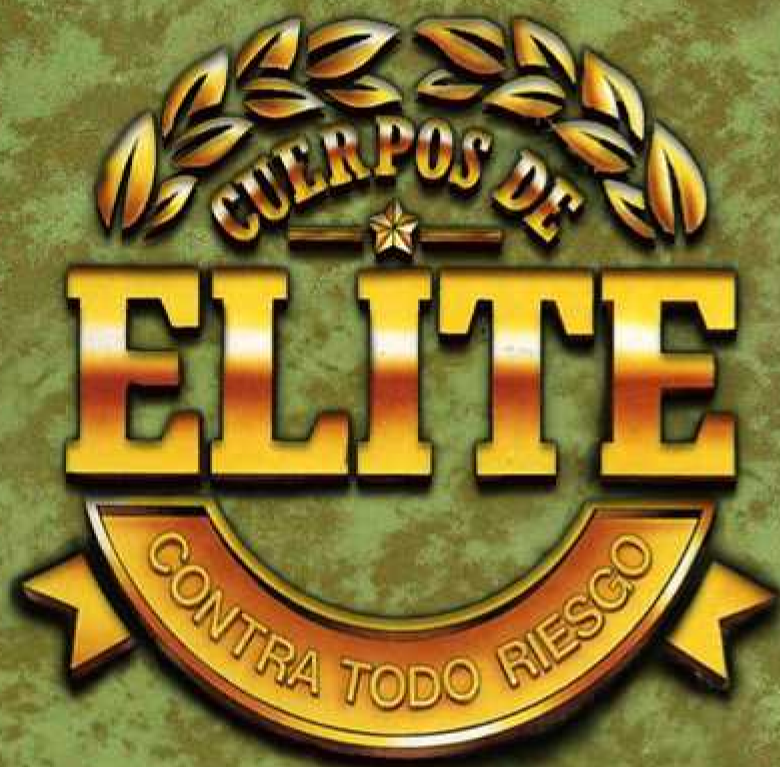


VOLUMEN 3

SUMARIO

CASSINO



LA LUCHA POR ITALIA

En 1943 Rusia presionaba a sus aliados para que abriesen un nuevo frente en Europa que obligase a Alemania a retirar fuerzas del este. Gran Bretaña, terminada la campaña del Norte de Africa, estaba ansiosa por continuar las operaciones en el Mediterráneo y acabar con Italia. Los Estados Unidos, por su parte, preferían abrir un nuevo frente en Francia, pero los preparativos para una invasión desde Inglaterra apenas se había iniciado. En vista de ello, en enero de 1943 se decidió utilizar las fuerzas existentes en Africa para emprender la conquista de Sicilia. Con la toma de Messina, el 17 de agosto de ese año, pudo darse por terminada esta campaña e Hitler, sabedor de que Italia se disponía en secreto a solicitar la paz, se apresuró a enviar tropas para reforzar a los italianos y organizar varias líneas de defensa.

El 2 de septiembre el 8.° Ejército británico cruzaba el estrecho de Messina. Seis días después el 5.° Ejército americano desembarcaba en las proximidades de Salerno al mismo tiempo que la 1.ª División Aerotransportada británica se lanzaba sobre Taranto, en el «talón» de la península italiana. Pero la progresión aliada hacia el norte fue poco a poco frenada por las bien preparadas defensas alemanas hasta ser definitivamente detenida a finales de 1943 ante la línea Gustav. Esta línea consistía en una cadena de posiciones fortificadas que se extendía a caballo de las montañas al sur de Roma.

Poco después, el 22 de enero de 1944, los Aliados realizaban un desembarco en Anzio para atacar de revés la línea Gustav. Pero las tropas desembarcadas, en vez de atacar hacia el sur, se vieron reducidas a la cabeza de playa y obligadas a defenderse. Para aliviar la presión alemana sobre Anzio las fuerzas aliadas debían llegar al valle del río Liriero, pero el acceso a esta región estaba bloqueado por la fuerte posición de Cassino. Teniendo al río Rapido como barrera contra los carros de combate aliados, Cassino fue testigo de los combates más encarnizados de la campaña de Italia.



Luchando entre las ruinas de una población casi totalmente destruida por los bombarderos, los paracaidistas alemanes demostraron su extraordinaria capacidad para defenderse en las condiciones más adversas

El 15 de febrero de 1944, una gigantesca fuerza aérea americana de 142 Fortalezas Volantes B-17, 45 bombarderos Mitchell y 40 Marander B-26 despegó en dirección a Cassino, una pequeña localidad situada en la carretera que conducía a Roma y sobre la Línea Gustav, la principal posición defensiva alemana en Italia. Su blanco no era otro que la majestuosa abadía benedictina de Monte Cassino, uno de los más bellos monumentos religiosos de Europa. Al anochecer de ese día el monasterio en su totalidad, con excepción de los gruesos muros del exterior, había quedado reducido a escombros.

La destrucción de Monte Cassino había sido ordenada en la creencia de que estaba ocupado por las tropas alemanas. La verdad era que el mariscal de campo Kesselring, comandante en jefe del Sur, había prohibido a sus tropas la entrada en el edificio y no había un solo alemán en su interior. Muy pronto, sin embargo, sus ruinas se convertirían en la irreductible fortaleza de los veteranos soldados de la 1.ª División Paracaidista alemana.

Era en las laderas por debajo del monasterio que se encontraban las posiciones del grupo de combate Schulz, traído precipitadamente a Cassino desde Anzio. El grupo de combate estaba formado por el 1.° Regimiento Paracaidista, el I Batallón de Ametralladoras y el III Batallón del 3.° Regimiento Paracaidista. El Batallón de Ametralladoras era el que defendía las laderas del monte mientras el III Batallón ocupaba la colina del Calvario (cota 593). Estas tropas estaban mandadas por el teniente coronel Karl-Lothar Schulz, un oficial de gran experiencia que había ganado la Cruz de Caballero por su valor durante la invasión de Holanda en 1940. Durante diez largos días sus hombres habían resistido tenazmente

Página anterior: paracaidistas de élite alemanes y (abajo) el sentenciado monasterio de Monte Cassino. Arriba: vista del camino a Roma. Abajo: un nido de ametralladoras MG 42.



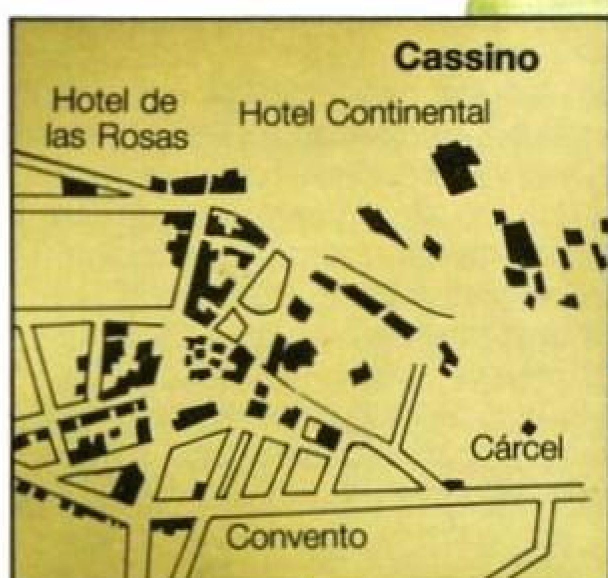
La defensa de Cassino
1.ª División Paracaidista alemana: febrero-marzo, 1944

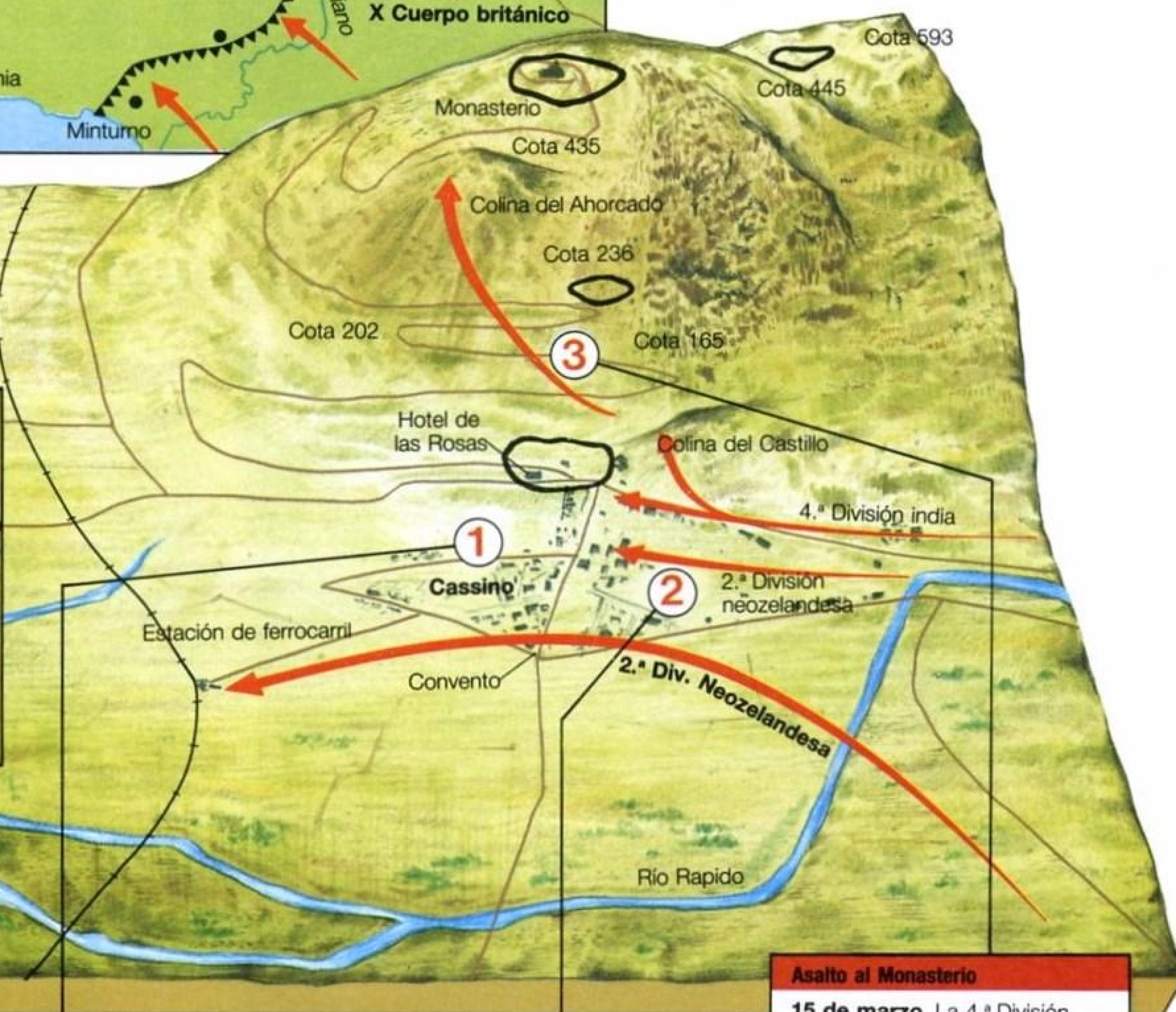
El 5.º Ejército americano alcanzó la línea Gustav sobre los ríos Rapido y Ganipliano en los primeros días de 1943. La ofensiva en el sector de Cassino, que dominaba la carretera que conducía a Roma, no se inició hasta finales de enero con un ataque del VI Cuerpo de Ejército americano. Sus unidades consiguieron acercarse a unas 400 yardas del monasterio pero fueron finalmente rechazadas. A mediados de febrero la 2.ª División neozelandesa y la 4.ª División india atacaron nuevamente pero igualmente sin éxito. El 15 de marzo, cuando reanudaron sus ataques, comenzó la tercera batalla de Cassino.





Clave
- Línea Gustav
- Posiciones alemanas
- Fuerzas aliadas





Bombardeo

15 de febrero Comienza el bombardeo aéreo sobre el Monasterio de Cassino.
26 de febrero La reforzada 1.ª División Paracaidista alemana se despliega sobre el monasterio, el pueblo y las colinas cercanas.
15 de marzo a las 8,30 horas Se inicia el bombardeo de la aviación y de la artillería sobre el pueblo de Cassino.



Ataque a Cassino

15 de marzo La 2.ª División neozelandesa ataca el pueblo. Al atardecer la mayor parte de Cassino está en manos de los Aliados.
16 de marzo Los alemanes reducen el perímetro de sus defensas alrededor del Hotel des Roses y del Hotel Continental. Se combate duramente casa por casa.



Asalto al Monasterio

15 de marzo La 4.ª División india ataca por el flanco izquierdo tomando la Colina del Castillo. Siguen avanzando hasta alcanzar la cota 435. Los paracaidistas se mantienen en el monasterio y logran expulsar a los indios de su posición. Los Aliados pierden la Colina del Castillo.
19 de marzo Fuerzas aliadas reconquistan la Colina del Castillo.
22 de marzo Los Aliados suspenden los ataques.









los ataques del II Cuerpo de Ejército americano hasta hacerles admitir la derrota.

Aprovechando el período de calma que siguió al bombardeo de la abadía, el Kampfgruppe Schulz recibió importantes refuerzos de la 1.ª División Paracaidista. El Generallentnant (teniente general) Richard Heidrich, que era quien mandaba esta división, había desplegado cuidadosamente sus tres regimientos: el 3.° cubriendo el monasterio y el pueblo; el 4.°, ocupando el macizo montañoso y el 1.° protegiendo la zona alrededor de Monte Castellone y la falda del Monte Cairo. El frente de la división abarcaba unos 13 km e incluía algunos obstáculos naturales de indudable valor defensivo. Por debajo del mismo monasterio podían encontrarse innumerables pasadizos y sótanos que podían proporcionar una eficaz protección contra la artillería. Incluso los escombros del edificio, pese a su inestabilidad, también podían servir para protegerse durante la lucha. En cambio, la entrada principal del monasterio estaba expuesta por tres lados al fuego de la artillería —que ni siquiera había cesado después del bombardeo— al igual que las laderas de Monte Cassino y Monte Castellone. Por esta razón, los preparativos para la defensa tuvieron que realizarse en la oscuridad de la noche.

La misión encomendada a esta división habría sido casi irrealizable incluso para dos divisiones. La 1.ª División Paracaidista alemana había sido creada en la primavera de 1943 con los restos de la antigua 7.ª División Aerotransportada. En julio de 1943, durante la invasión de Sicilia por los Aliados, la división había llegado a tener 15.000 hombres. Pero ahora en febrero de 1944 y con el desgaste de siete meses de combates, su fuerza se había reducido en más de la mitad. Muchos de sus batallones no pasaban de los 300 hombres y las compañías se reducían a 30 o 40 individuos. Durante todo este tiempo la división había permanecido en acción constante, lo que se traducía en el cansancio acumulado de los hombres, muchos de los cuales además estaban enfermos de malaria. Sin embargo, sabían muy bien que se les había asignado aquella difícil misión precisamente por ser una fuerza de élite, que ninguna otra gran unidad podría emplearla mejor y que tenían una reputación que mantener.

En los años que siguieron a la heroica, aunque costosa operación de Creta, en 1941, las tropas aerotransportadas alemanas se habían ido convirtiendo en unas unidades de élite que Hitler utilizaba como una Feuerwehr —es decir, como una "brigada de bomberos". A partir de 1943 la 1.ª División Paracaidista había sido dotada con mejor armamento —por ejemplo, con cañones contracarro de 75 mm y artillería ligera de campaña de 75 y 100 mm, equipándola además con un vestuario que mezclaba prendas tropicales y de invierno, incluyendo un chaquetón de salto con camuflaje. Faltábales con frecuencia fundas para los cascos, pero en su defecto solían utilizar habitualmente las redecillas para colocarse ramas de vegetación.

Habían compartido el riesgo de los saltos y aprendido a depender de los demás, en su habilidad y en su valor

La víspera de la tercera batalla de Cassino la moral y el «esprit de corps» de los hombres de la 1.ª División Paracaidista rayaban a gran altura. No sólo les unía su inquebrantable fe en el nazismo, sino que se había ido desarrollando en ellos, sin distinciones jerárquicas, un vínculo profundo al compartir el riesgo de los saltos que les había enseñado a depender

los unos en los otros, en su habilidad y valor. Los más jóvenes, en 1944, se sabían pertenecientes a una unidad de élite que exigía a sus hombres el máximo de su capacidad de combate. Muchos de los oficiales y suboficiales eran veteranos de las campañas de Holanda, Bélgica, Creta y Rusia. Había también una larga tradición de mando, particularmente entre los jefes, nacida en el campo de batalla. Pero el espíritu de lucha y la fortaleza física no eran las únicas razones para considerar la división como una unidad de élite. Su veteranía y su excepcional preparación para el combate constituían el fundamento de su valor, de su gran iniciativa y de su resolución para combatir.

El altísimo nivel de instrucción de la 1.ª División Paracaidista y la flexibilidad de que hacía gala en todos los escalones se debía en gran medida a la personalidad del hombre que la mandaba. Heidrich era un militar profesional que se había hecho merecedor a la Cruz de Hierro de Caballero siendo el jefe del 3.° Regimiento Paracaidista en la conquista de Creta. Más tarde, el 5 de febrero de 1944, se había ganado las Hojas de Roble al frente de la 1.ª División durante la lucha en el sur de Italia. La defensa de Monte Cassino le valió, el 25 de marzo de 1944, el poder añadir las espadas a su Cruz de Caballero. Heidrich creía ante todo en una instrucción basada en la imaginación y sin simulaciones. Era un gran especialista en ejercicios de instrucción con fuego real tanto individual como de unidades y adiestraba a sus hombres para hacer de ellos combatientes individuales, resistentes y con una gran confianza en sí mismos. Cada paracaidista debía ser un soldado completo: infante, ingeniero y artillero contracarro en un solo hombre. Heidrich no toleraba ni la tibieza ni la debilidad y se le tenía fundadamente por un hombre duro. Nunca se cansaba de advertir a sus hombres que el 75 por ciento de la victoria en el combate dependía de la maniobra. Pero esto no quiere decir que fuese un simple ordenancista. Por el contrario, gozaba del respeto de sus hombres y de su sincero afecto. Y su continua preocupación por los métodos de entrenamiento tuvo sus frutos en la batalla decisiva que iba a librarse en Monte Cassino.

Calles enteras desaparecieron mientras los escombros saltaban por los aires y se desplomaban sobre la tierra una y otra vez

La tercera batalla de Cassino, que comenzaría el 15 de marzo de 1944, tomó la forma de un ataque frontal contra el pueblo del mismo nombre —por parte de la 2.ª División Neozelandesa— secundado por otro ataque de la 4.ª División India contra la Colina del Monasterio. Sin embargo, antes de iniciarse la acción por tierra tuvo lugar un masivo bombardeo aéreo contra las posiciones alemanas con la intención de eliminar a los paracaidistas de la 1.ª División, obligándoles a guarecerse en sus bunkers y en los sótanos del pueblo. Por cada paracaidista alemán cayeron unas cinco toneladas de bombas durante este gran bombardeo. Las fuerzas aliadas se habían replegado en secreto previamente y ahora estaban a la espera para contemplar el increíble espectáculo de un pueblo entero saltando en pedazos bajo un «bombardeo de alfombrado». A partir de las ocho de la mañana del día 15, ala tras ala de bombarderos dejaron caer su carga mortal sobre el 3.° Regimiento Paracaidista en Cassino. En las cuatro horas que siguieron calles enteras desaparecieron mientras los escombros saltaban por los aires y se desplomaban sobre la tierra una y otra vez. Aproximadamente unos 500 bombarderos americanos lanzaron un total de 1.000 toneladas de explosivos sobre Cassino y tan pronto hubieron terminado su misión la artillería —unos 746 cañones— lanzó cerca de 200.000 proyectiles sobre el suelo.

Arriba a la izquierda: un paracaidista espera el próxi· o ataque aliado a Cassino detrás de un improvisado parapeto formado con una mesa y unas piedras. Su fusil FG 42, de 7,82 mm. arma utilizada sólo por las fuerzas aerotransportadas alemanas, se apoya sobre una caja de granadas «trituradores de patatas» con el bípode plegado a lo largo del cañón; a su derecha puede verse un subfusil MP 40. Centro, a la izquierda: un paracaidista vigila las ruinas de Cassino teniendo cerca sus granadas de mano. Abajo, a la izquierda: oculto bajo un techo construido con ramas de árbol, un paracaidista se mantiene a la espera detrás de su ametralladora MG 42.

El Leutnant (teniente) Schuster —el jefe de la 7.ª Compañía del II Batallón, perteneciente al 3.° Regimiento paracaidista— estaba presente en Cassino durante este bombardeo:

«Esperamos en tensión la caída de las bombas desde nuestros refugios. Luego llegaron. El silbido estremecedor que anunciaba su caída, el retumbar de las explosiones y el ruido producido por los mismos aviones se mezclaba con el eco que devolvían las colinas, resultando en un manicomio infernal casi indescriptible. La tierra entera parecía temblar y estremecerse bajo el impacto de las bombas. De repente, un súbito silencio. Casi no había terminado



Paracaidista alemán: Monte Cassino, 1944

El paracaidista alemán, pese a combatir como soldado de infantería, siempre vistió su uniforme específico. El aquí representado lleva el pantalón azul-gris de la Luftwaffe, un chaquetón de paracaidista modelo camuflado y casco de paracaidista pintado de color azul-gris. De su cuello cuelga una bandolera de lona con cargadores de munición de 7,92 mm para su Mauser 98 k. Este fusil, pese a ser menos útil que el FG 42 o el MP 40 fue suministrado en gran cantidad al Ejército alemán. Sujetas bajo el cinto reglamentario lleva dos granadas de mano de mango.

RICHARD HEIDRICH

Richard Heidrich tuvo un papel destacado durante el nacimiento de las fuerzas aerotransportadas alemanas. Cuando Hermann Goering organizó el 1.º Regimiento Paracaidista el 1 de enero de 1939, éste se componía tan sólo de dos batallones. El I Batallón procedía de un destacamento de policía de las tropas paracaidistas que había pasado a formar parte de la Luftwaffe. El II Batallón, por su parte, provenía de una unidad del Ejército creada en 1936 en Stuidal, una nueva escuela de paracaidismo 100 km al oeste de Berlín. Los voluntarios procedentes del Ejército estaban armados con ametralladoras y morteros y constituyeron la Compañía Pesada de Infantería Paracaidista. La tarea de transformar esta compañía en un batallón fue encomendada precisamente al entonces comandante Richard Heidrich. Este era en aquel momento profesor de Táctica en la Escuela Militar de Postdam a las órdenes de Rommel. El nuevo batallón bajo su mando fue bautizado «Das Bataillon Heidrich». En 1943, a los 47 años de edad, era mayor general y jefe de la 1.ª División Paracaidista. Fue mandando esta división —con la que participó en la defensa de Sicilia y en la lucha por Italia— que Heidrich fue nuevamente recompensado con las Hojas de Roble. Abajo puede vérsele con el uniforme de coronel de la Luftwaffe, que era el empleo que tenía durante la operación de Creta.



de posarse la nube de polvo que flotaba en el aire cuando me decidí a visitar los otros dos puntos de apoyo. Inmediatamente me sumergí en un mar de cráteres. Una voz gritó desde algún lugar: «Todo está bien.» En ese justo momento la siguiente oleada de aparatos apareció encima de mí. No pude retroceder y permanecí donde estaba mientras las puertas del infierno se abrían de nuevo. Ya ni siquiera podíamos vernos los unos a los otros. Todo lo que podíamos hacer era tocarnos para sentir la presencia del que teníamos al lado. Una negrura de nocturnidad nos envolvía y sentíamos en la boca el sabor de la tierra quemada. El respirar se convirtió en una necesidad desesperada. Debíamos procurar por todos los medios el no morir sofocados, enterrados en vida. Agachados, en silencio, esperamos a que acabase aquella despiadada lluvia de bombas.»

El Leutnant Jamrowski, jefe de la 5.ª y 8.ª Compañías, quedó atrapado en el sótano que constituía su puesto de mando y tuvo que abrirse paso al exterior cavando una salida.

«Perdimos toda noción del tiempo. Ignoro cuánto estuvimos cavando pero parecía como si no avanzásemos nada y teníamos la impresión de que jamás saldríamos de allí. Algunos hombres comenzaron a desalentarse y yo mismo me sentía incapaz de sobreponerme a un íntimo sentimiento de desesperazan. Finalmente, cuando parecía que ya estábamos haciendo algún progreso, una masa de escombros y de tierra procedente de fuera cayó hacia adentro e hizo inútil todo nuestro trabajo anterior. "¡No importa, duro con ello!", grité. "No vamos a morir aquí, como ratas en una cloaca". Una vez más volvimos a empezar y después de varias horas de duro trabajo conseguimos abrir una grieta que agrandamos hasta convertirla en una posible salida. Y de este modo, después de haber permanecido enterrados durante 12 horas pudimos al fin salir al aire libre. Ya había caído la noche. Cassino había quedado irreconocible en un confuso revoltijo de ruinas y escombros que se ofrecía a nuestros ojos.»

El general von Serger und Etterlin, jefe del XIV Cuerpo de Ejército Panzer, que visitó a Heidrich al siguiente día, pudo comparar la destrucción de Cassino con su propia experiencia de lo ocurrido en el Somme durante la I Guerra Mundial cuando era un

Abajo: estos agotados soldados alemanes intentan descansar en uno de los pocos respiros durante la pesadilla de Cassino. Arriba: unos paracaidistas transportan un herido a un lugar seguro. Derecha: morteros a punto de ser disparados desde un patio en ruinas.

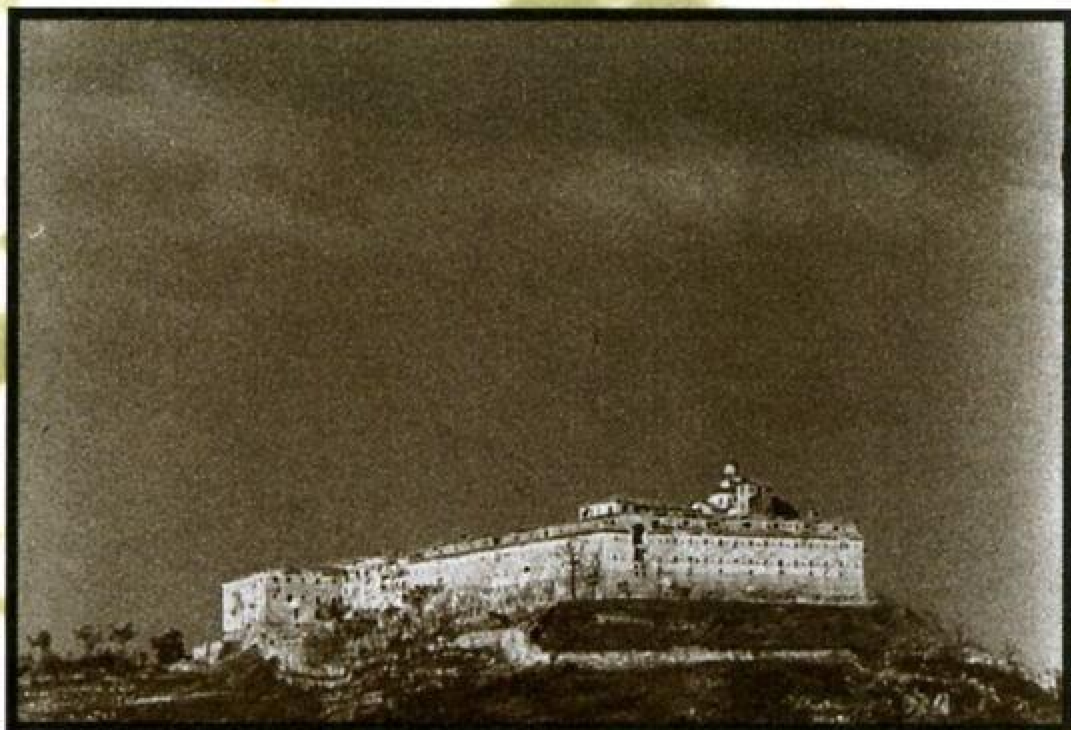


LOS ALIADOS EN CASSINO

La lucha alrededor de Cassino y en el valle del río Liri juntó un gran número de unidades aliadas de distintas procedencias como no ocurrió en ninguna otra operación de la II Guerra Mundial. El recuento final de las bajas sufridas por estas fuerzas durante su avance hacia Roma arrojó un total aproximado de 105.000 muertos y heridos que incluía a hombres originarios de casi todas las naciones aliadas.

En enero de 1944 el II Cuerpo de Ejército americano atacó Cassino llevando en su flanco al X Cuerpo británico y al Cuerpo Expedicionario francés. Este último estaba integrado principalmente por unidades marroquíes y argelinas pero también contaba con algunas tropas tunecinas.

En febrero, el general Harold Alexander, comandante en jefe de las fuerzas aliadas en Italia, viendo que la ofensiva había llegado a un punto muerto, situó en primera línea al Cuerpo neozelandés. De las tres divisiones que lo constituían, una contaba con tres batallones de Fusileros Gurkhas del Nepal que luego darían mucho que hablar. Pese a los esfuerzos de estas fuerzas, fueron finalmente obligadas a retirarse, lo que obligó a Alexander a prescindir de nuevos ataques frontales contra Cassino el 22 de marzo. El 11 de mayo el reconstituido XV Grupo de Ejércitos, que ahora incluía al 5.° Ejército americano y al 8.° Ejército británico, reanudó la ofensiva. Tomaba parte en la recién iniciada batalla el Cuerpo polaco, llegado hacía muy poco tiempo y formado por dos divisiones de infantería y una brigada acorazada. Flanqueaban por la derecha a los polacos las Brigadas X y XIII británicas mientras en su costado izquierdo llevaba al Cuerpo Expedicionario francés, reforzado ahora por una división de infantería motorizada, una división de montaña marroquí y los Goumiers de Marruecos. En esta ocasión el Cuerpo francés consiguió desbordar la Línea Gustav. A continuación tocó el turno a los canadienses, cuyo I Cuerpo de Ejército rompió la segunda línea de defensa —la línea Adolf Hitler— el 23 de mayo.





Fallschirm-Jäger Rgt. 1

DESPUES DE CASSINO

En 1945, las fuerzas aerotransportadas alemanas, que en enero de 1938 se reducían al 1.º Reg. Paracaidista (cuyo emblema de brazo puede verse arriba), contaba con 10 divisiones. La 4.ª División Paracaidista fue creada en los primeros días de 1944 y tuvo un buen comportamiento en Anzio. A partir de entonces la organización de nuevas divisiones «paracaidistas» tuvo prioridad sobre otras necesidades. De esta manera, de cada uno de los tres regimientos de la 1.ª División Paracaidista en Cassino fue retirado un batallón y enviado a Francia para constituir el núcleo del II Cuerpo Paracaidista. Esta gran unidad estaría constituida por tres divisiones: la 2.ª, la 3.ª y la 5.ª.
Cuando los Aliados invadieron Normandía la 3.ª División fue llevada a toda prisa a St. Lô, donde fue capaz de contener a los americanos durante todo un mes. La 5.ª, por su parte, fue desplegada en la zona de Caen. En agosto, la defensa de Brest fue encomendada a la 2.ª División, cuyo puerto se mantuvo en su poder hasta el 18 de septiembre a pesar del intenso bombardeo de los cañones de 15 pulgadas del navío inglés *Warspite*.
La última operación realizada con fuerzas aerotransportadas alemanas tuvo lugar en las Ardenas en diciembre de 1944.

joven oficial. Antes del bombardeo el II Batallón contaba con 300 hombres y cinco cañones; ahora había quedado reducido a 140 y una sola pieza. La 7.ª Compañía de Schuster era sólo un puñado de paracaidistas y la 5.ª y la 8.ª Compañías apenas tenían 30 hombres cada una. En cambio, la 6.ª Compañía del Hauptmann (capitán) Foltin, que se había refugiado en una caverna rocosa al pie de la colina del Monasterio, había sobrevivido intacta al bombardeo.

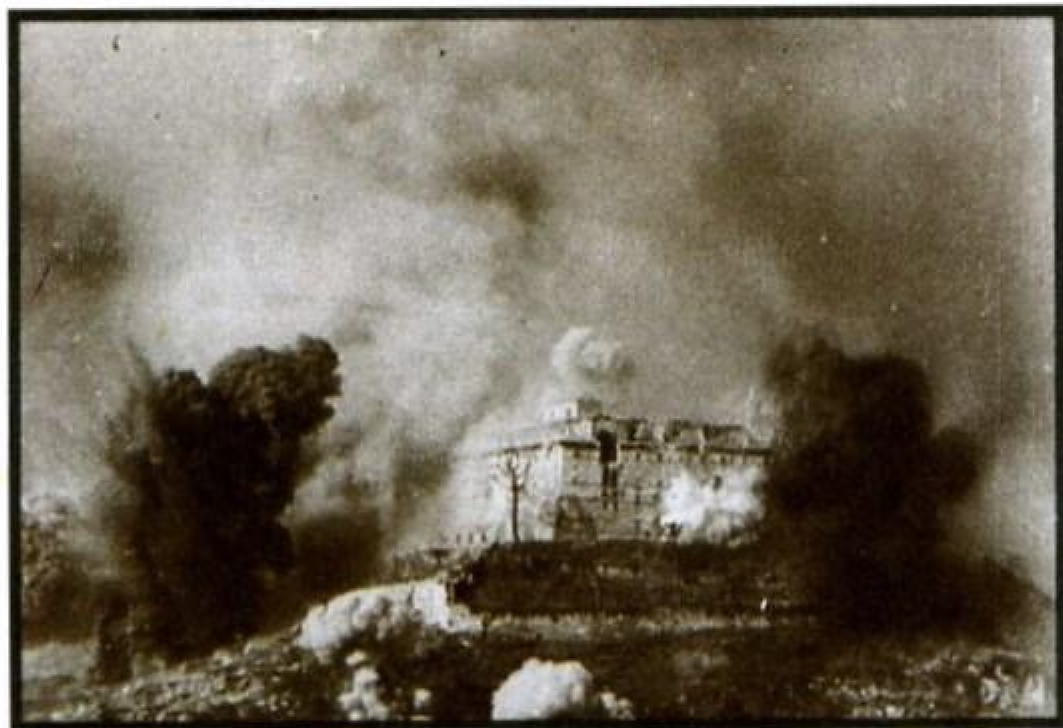
Heidrich, que había situado su puesto de mando conjuntamente con el del 3.º Regimiento Paracaidista a primeras horas de la mañana, no pudo ponerse en contacto ni con su II Batallón ni con el XIV Cuerpo Panzer, pues todas las comunicaciones telefónicas y por radio habían quedado interrumpidas. La defensa de Monte Cassino quedaba así en manos de aquellos grupos dispersos de paracaidistas que habían podido salir de entre los escombros después del bombardeo. Para los Aliados, por su parte, el efecto de aquel bombardeo en masa constituyó una decepción. Pese a haber eliminado a la mitad de los defensores —muertos, heridos o enterrados—, no había quebrantado su voluntad de resistir. Tan sólo unos pocos no consiguieron salir rápidamente de la desorientación producida por el bombardeo; para la mayoría el bombardeo sólo había servido para enfurecerles y despertar sus deseos de lucha. El resultado táctico fue igualmente un fracaso porque la zona bombardeada quedó convertida en un paisaje lunar, sembrada de escombros y de cráteres que hacían muy difícil el avance de las fuerzas aliadas.

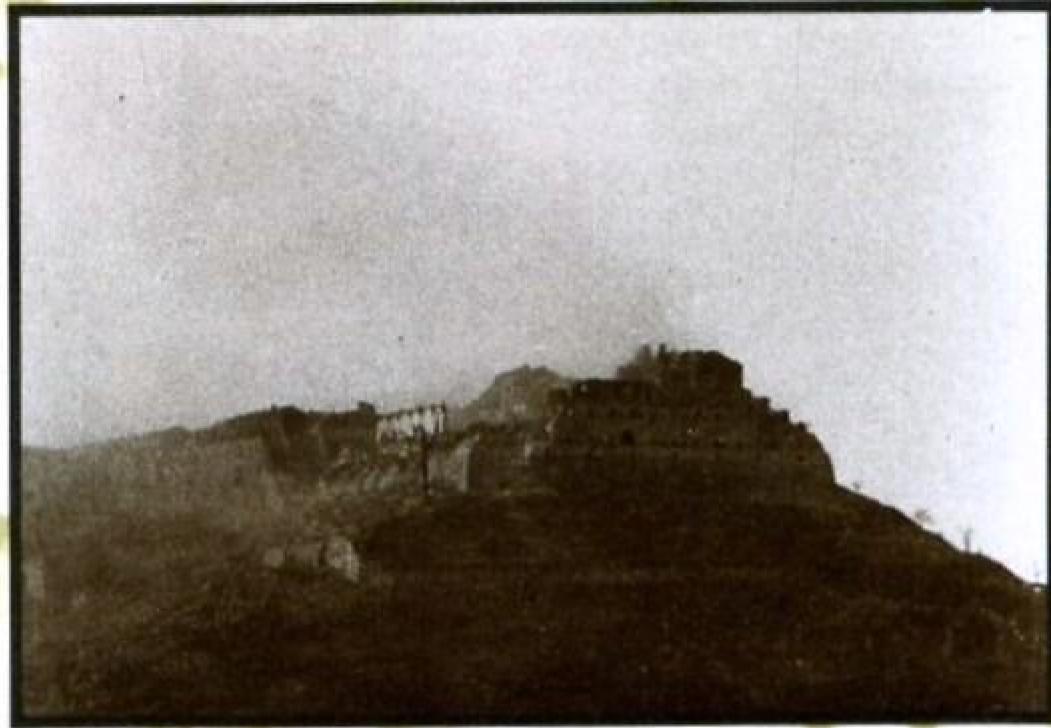
Aunque Heidrich había perdido todo contacto con el II Batallón y no podía por ello dirigir personalmente la defensa del pueblo, sí podía, al menos, concentrar el fuego de su artillería sobre los neozelandeses. El fuego de su 71.º Regimiento de Morteros proporcionó un valioso apoyo a los defensores, de manera que las certeras andanadas de estas armas tuvieron un importante efecto. Heidrich dirigió el fuego de todas las armas de que disponía contra los soldados neozelandeses y este apoyo sería decisivo para los paracaidistas alemanes en la batalla que iba a tener lugar por Monte Cassino.

Sin embargo, a pesar de la heroica resistencia de los alemanes y del apoyo de sus armas pesadas, al atardecer del día 15 de marzo las dos terceras partes del pueblo de Cassino habían caído en manos de los neozelandeses. El teniente general Freyberg, que era su jefe, decidió entonces continuar el ataque contra el pueblo y utilizar la 4.ª División India para tomar el monasterio. Pero los indios, pese a apoderarse de la Colina del Ahorcado (cota 435), no pudieron desalojar a los paracaidistas de la abadía siendo incluso contraatacados por los defensores.

Un carro de combate fue colocado en el vestíbulo del Hotel Continental

Durante los seis días que siguieron a este ataque, la tercera batalla por Cassino se convirtió en una enconada pugna entre las fuerzas aliadas y los hombres de la 1.ª División Paracaidista alemana. Hubo un momento en que los atacantes, avanzando desde el sur y desde el este, llegaron incluso a rodear el monasterio, pero los paracaidistas siguieron insistiendo tenazmente. De todas maneras, Heidrich comprendió que no le era posible defender todo el sector íntegramente y, el 16 de marzo, redujo el pe-





Arriba: el monasterio benedictino de Monte Cassino, situado en las alturas por encima del pueblo, podría muy bien ser considerado como un monumento a la perseverancia humana, pues había sido destruido y vuelto a construir varias veces a lo largo de su historia. La abadía que yacía bajo los bombardeos aliados el 15 de marzo de 1944 había sido edificada poco a poco desde 1349. Su destrucción, decidida ante la insistencia del general Freyberg, jefe del Cuerpo neozelandés, significó al principio un alivio para los soldados hundidos en las trincheras frente a Cassino, y para quienes les parecía una imponente amenaza sobre sus cabezas. Irónicamente esta amenaza sólo se hizo real cuando los paracaidistas alemanes se parapetaron tras los escombros producidos por el bombardeo. Fotografía de fondo: paracaidistas alemanes contemplando las ruinas de Monte Cassino.

rímetro de sus defensas en Cassino. Las dos posiciones que cerraban el paso al enemigo fueron convertidas en puntos fuertes: el Hotel Continental —que bloqueaba la carretera número 6— y el Hotel des Roses —que dominaba el macizo situado al otro lado de la Colina del Monasterio. Se situó un carro de combate en el vestíbulo del Hotel Continental mientras los paracaidistas se atrincheraban en los edificios circundantes construyendo búnkers y abrigos para sus armas. Entre tanto, Heidrich se preocupaba de infiltrar algunos refuerzos en el pueblo aprovechando la oscuridad de la noche.

Se acordaron treguas particulares para retirar a los heridos y para intercambiar cigarrillos y alimentos

La lucha era a veces brutal e inhumana. Hubo casos de camilleros neozelandeses que sufrieron los disparos de los paracaidistas e incluso de fusilamiento de prisioneros. Sin embargo, también se acordaron treguas particulares para retirar a los heridos y para intercambiar cigarrillos y alimentos.

Cuando el 22 de marzo los Aliados cesaron en sus ataques, tanto sus mandos como los de los propios alemanes reconocieron que la causa del fracaso de la ofensiva había sido la heroica defensa de los hombres de la 1.ª División Paracaidista. El general americano Marshall decía en su informe: «Los repetidos intentos de apoderarse del pueblo fracasaron por la fanática resistencia de algunas unidades de élite, en particular la 1.ª División Paracaidista, a la cual el General Alexander calificó como la mejor división del Ejército alemán.» Por su parte, el general Vietinghoff-Scheel, comandante del 10.° Ejército, dijo al Generalfeldmarschall Kesselring que «ninguna otra unidad hubiese podido mantenerse en Cassino de no ser la 1.ª División Paracaidista.» Pero el precio había sido muy alto, en cualquier caso. El 3.° Regimiento Paracaidista, por citar un ejemplo, que originalmente contaba con 700 hombres, había tenido 50 muertos, 114 heridos y 270 desaparecidos.

La maltrecha 1.ª División Paracaidista fue retirada de Cassino a finales de marzo y, después de una semana de descanso, enviada nuevamente al frente. Al mismo tiempo, fue despojada del tercer batallón de cada uno de sus regimientos, con el fin de constituir con ellos el núcleo de la nueva 5.ª División Paracaidista. De vuelta en primera línea, Heidrich situó el 4.° Regimiento, con un batallón de ametralladoras, en el monasterio y en el pueblo, asignando el sector montañoso al 3.° Regimiento; el 1.° quedó en reserva y el Kampfgruppen de montaña que había sido agregado a la división, fue encargado de la defensa de Monte Cairo.

Cuando los Aliados lanzaron su cuarto y último ataque contra Cassino el 11 de mayo, su superioridad era ya abrumadora. La fuerza de choque del ataque la constituía el II Cuerpo de Ejército polaco, llevando a su izquierda al XIII Cuerpo de Ejército británico, que debía progresar por la carretera número 5. Flanqueando a estas unidades estaba el 5.° Ejército americano, que incluía el Grupo Expedicionario francés, encargado de avanzar por la carretera número 7. La ofensiva estaría apoyada por 1.600 piezas de artillería y 300 camiones. Haciendo frente a este despliegue sólo había, en el lado alemán, cuatro débiles divisiones.

Una vez más los paracaidistas alemanes tuvieron que soportar un bombardeo en masa antes de que se iniciase el ataque por tierra. La lucha más encarnizada se desarrolló en el Colle Sant'Angelo, donde el 3.° Regimiento se enfrentaba al Cuerpo polaco. Su I Batallón, mandado por el comandante Rudolf Böhmler, tuvo que defender la Colina del Calvario contra los continuos asaltos de los polacos, llegándose a librar durísimos combates cuerpo a cuerpo sólo interrumpidos por los bombardeos aéreos y el fuego de artillería. La 1.ª Compañía de Böhmler fue desalojada de lo alto de la colina por tropas de montaña polacas y este acontecimiento supuso una seria amenaza para los alemanes que ocupaban el monasterio. El I y II Batallones montaron sin éxito cuatro contraataques sucesivos para recuperar la colina, pero no fue sino hasta la tarde del 12 de mayo que una patrulla de la 14.ª Compañía bajo el mando del Oberfeldwebel (sargento mayor) Schmidt pudo al fin expulsar a los polacos de ella.

Forzados a retirarse contra su voluntad, su reputación quedaba incólume

El 17 de mayo la división recibió la orden de retirarse de Monte Cassino. Protegidos por la oscuridad de la noche, los paracaidistas abandonaron en silencio las posiciones que habían defendido durante semanas de feroces combates y marcharon hacia el norte, en dirección a la línea Adolf Hitler. No habían sido derrotados pero el Cuerpo francés había roto el frente alemán al suroeste de Cassino y las posiciones al norte del pueblo corrían ahora el peligro de quedar aisladas. Obligados a retirarse contra su voluntad, su reputación quedaba incólume. Tanto el Alto Mando alemán como el de los Aliados coincidieron en reconocer que sólo una unidad capaz de los mayores sacrificios y de tan sólida disciplina podía haberse sostenido en Cassino ante la enorme presión de las fuerzas aliadas durante los meses de marzo y abril de 1944.



EL 609.° ESCUADRON (WEST RIDING)

El 609.° Escuadrón se formó originalmente como unidad de bombardeo en Yendon, el 10 de febrero de 1936. Al comenzar la II Guerra Mundial, sin embargo, fue dotada con los Spitfire Mk 1. Durante los primeros meses de la guerra se le encomendaron misiones de escolta de convoyes marítimos hasta que, en mayo de 1940 y después de Dunkerque, se le encargó la defensa aérea de la zona de Southampton. El escuadrón tomó parte muy activa en la batalla de Inglaterra.
A principios de 1941, fue trasladado a Biggin Hill donde actuó como aviación de caza y en misiones de escolta sobre el norte de Francia. En noviembre del mismo año, el escuadrón fue retirado a Digby para realizar vuelos de entrenamiento y en marzo de 1942 volvió a desempeñar acciones de guerra desde la base de Duyfor. Un mes más tarde comenzó a ser dotado con los Typhoon, con los que entró en combate por primera vez el 30 de junio.
En julio de 1943, tras algunas modificaciones, principalmente en los motores de los aparatos, el Escuadrón participó en la ofensiva aérea lanzada sobre el norte de Francia. En febrero de 1944 recibió un nuevo entrenamiento en el Centro de Prácticas de Armamento, fue asignado a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica y realizó sus primeras misiones armado con cohetes. Después de la invasión del continente en junio de 1944, el escuadrón se trasladó a territorio francés y actuó preferentemente en acciones de ataque a tierra.
Arriba puede verse el escudo del 609.° Escuadrón.

ATAQUE AL SUELO



Con su potente armamento —cohetes y cañones— los Typhoon del 609.° Escuadrón de las RAF fueron el peor enemigo de las fuerzas acorazadas alemanas en Normandía

Pocas semanas después del desembarco aliado en Normandía, el jefe de grupo Desmond Scott, que mandaba el Ala 123, volaba con los aviones del 609.° Escuadrón (West Riding). En algún lugar, debajo de él, se encontraba su objetivo, formado por un convoy de carros de combate y tropas alemanas. Un súbito movimiento en la lejanía atrajo por fin la atención de Scott. Era el convoy. Scott lo señaló a sus pilotos y el escuadrón se lanzó en busca de su objetivo. Scott recuerda todavía los detalles de la acción:

«Un remolino de polvo amarillo flotaba sobre la carretera mientras más al suroeste, la castigada ciudad de Caen relucía y ardía bajo la inmensa nube de humo que la cubría. En sus alrededores, los campos estaban cubiertos por inmóviles cuerpos de ganado entre los embudos abiertos por las explosiones y los restos de carros de combate calcinados por el fuego.

»Al llegar cerca de Potigny iniciamos el ascenso, pero enseguida vimos cómo nos perseguía el fuego de la defensa antiaérea. Rápidamente descendí otra vez hacia la relativa seguridad del vuelo rasante y pude distinguir con nitidez la totalidad de nuestro objetivo en aquella misión.

»La carretera estaba atiborrada de vehículos enemigos —carros de combate, camiones, ambulancias e incluso vehículos arrastrados por caballos—, pegados unos a otros y tratando frenéticamente de alcanzar un refugio antes de que, una vez más, el cielo se abatiese sobre ellos en la figura de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica. Mientras yo volaba hacia la cabeza de la columna, cientos de soldados alemanes saltaban de los vehículos buscando el campo abierto y los setos que bordeaban el camino.

»El vehículo de cabeza de la columna era un gran camión semi-todo-terreno. En mi deseo de destruirlo al primer golpe y cortar la carretera lancé una andanada de ocho cohetes de una sola vez, fallando el blanco. Pero acerté a darle al segundo vehículo que saltó por los aires con sus ocupantes y después se desplomó, quedando tumbado de costado sobre la





En este verano de 1944 el 609.° Escuadrón se había convertido en una de las mejores unidades de ataque aire-tierra de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica. Sus pilotos volaban los mortíferos Hawker Typhoon que Scott enjuiciaba de esta manera:

«Estos aviones iban a cambiar totalmente todos los conceptos sobre las operaciones de cooperación aéreo-terrestre. Con sus ocho cohetes y sus cuatro cañones Hispano de 20 mm iban a demostrar que los gigantes de metal de las divisiones panzer que Hitler tanto apreciaba ya no eran los indiscutibles vencedores de los días de la Blitzkrieg.»

Pero el escuadrón había tenido que ejercitarse mucho antes de conseguir la perfección. A finales de febrero de 1944, el escuadrón había pasado a formar parte de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica, formando el Ala 123 de Scott junto con el 198.° Escuadrón. Durante tres semanas sus pilotos se habían entrenado en el empleo de cohetes en el campo de entrenamiento de Llambedr (Gales).

En el mes de mayo el 609.° Escuadrón volvió a actuar. El día 2 atacó un puente en la península de Cherburgo y el 3 repitió la operación contra unos cobertizos ferroviarios en Amiens. Además de atacar columnas de transporte y varias estaciones de radio, el escuadrón atacó la víspera del día D el Cuartel General de Rommel, si bien el mariscal escapó al ataque por no encontrarse allí. El fuego antiaéreo era el peor enemigo del Typhoon, costando la vida a cinco pilotos del escuadrón. «Parece como si la guerra acabase de empezar», escribiría en su diario el teniente Eric Roberts, recién destinado para mandar la Escuadrilla A.

El 6 de junio el 609.° Escuadrón había colaborado en la invasión destruyendo una estación de radar y atacando a dos convoyes alemanes que se dirigían a las cabezas de playa de Normandía. Dos carros de combate y diversos vehículos fueron alcanzados por los Typhoon. Roberts, uno de los pilotos que participaron en el ataque, falló primeramente al lanzar sus cohetes contra un Pz Kpfw IV pero luego consiguió alcanzarle con el cañón de 20 mm. «Simplemente, empezó a vomitar llamas y humo negro —informó después el sorprendido piloto—, hasta arder por completo». En cambio, el fornido y experimentado George Martin —conocido por su carácter inquie-

carretera. Los dos camiones que le seguían chocaron contra él.

»En cuestión de segundos la carretera en toda su extensión se llenó de explosiones y llamaradas bajo el impacto de los cohetes y del fuego de nuestros cañones. Los vagones de munición explotaban como volcanes multicolores. Algunos caballos corrían de estampida fuera de la carretera arrastrando sus destrozados carruajes detrás de ellos. Otros yacían pataleando sobre el pavimento o habían quedado atrapados en las cercas o en los setos que bordeaban la carretera.»

Abajo a la izquierda: a finales de mayo de 1944 los Aliados emprendieron la preparación de la invasión de Europa. En esta fase, los Typhoon del 609.° Escuadrón fueron empleados para facilitar el futuro desembarco destruyendo las estaciones de radar alemanas que existían en la costa de Normandía. El Typhoon estaba poderosamente armado: ocho cohetes y cuatro cañones de 20 mm. Estas dos armas podían destruir un carro de combate o un refugio de cemento. En la fotografía, dos tripulaciones de tierra contemplan cómo un Typhoon vuela hacia el territorio enemigo. El Escuadrón tenía varias mascotas: Sara, «un pato de la suerte» (arriba) y el «Capitán chivo» (derecha).



to— fue abatido por el fuego antiáereo y hubo de lanzarse en paracaídas. Más tarde sería salvado por el avance de las tropas aliadas después de escapar milagrosamente de los alemanes.

Durante el resto del mes de junio y pese al mal tiempo que dificultaba las acciones desde el aire, el escuadrón confirmó sus ataques contra trenes de transporte de tropas y convoyes por carretera. Tres pilotos fueron abatidos por la artillería antiáerea a lo largo del mes. Luego el 22 de junio, los cazas de la Luftwaffe hicieron una de sus poquísimas apariciones. Seis Messerschmitt Bf 109 intentaron «hacer saltar» una formación de ocho Typhoon. Afortunadamente para los aviadores británicos, fueron descubiertos a tiempo por «Spred» Holmes, que alertó a la formación. En la lucha que siguió, Roberts derribó uno de los Messerschmitt mientras varios de los restantes pilotos se apuntaron un «probable» derribo; de hecho, otros cuatro aviones alemanes resultaron seriamente dañados. Al día siguiente, el jefe del escuadrón Leeds —que los había mandado des-

EL HAWKER TYPHOON

A pesar de su posterior fama, el debut del Typhoon como avión de interdicción a mediados de 1941 fue un completo fracaso. Su motor Napier Sabre I era poco potente, el avión no se desenvolvía bien a gran altitud y tenía poca capacidad de elevación. El avión mejoró sus cualidades al dotarle de un nuevo motor Napier Sabre y de un dispositivo para vuelos a baja altura. Los primeros Typhoon estaban armados con 12 ametralladoras de 0,303 pulgadas, pero el modelo empleado para la «caza del carro» poseía cuatro cañones Hispano de 20 mm y transportaba también una variada carga de bombas o bien ocho cohetes con una cabeza explosiva de 60 libras.

La RAF recibió la primera entrega de estos aviones en julio de 1941 y el 609.° Escuadrón fue una de las unidades que volaron inicialmente con los Typhoon. Su velocidad —412 millas por hora a 12.000 pies de altitud— le permitía alcanzar el blanco con entera impunidad, alejándose después antes de que el enemigo pudiese responder al ataque. Los Typhoon fueron utilizados también contra objetivos especiales; el 24 de octubre de 1944 hirieron mortalmente a dos generales alemanes en su Cuartel General de Dordrecht, y en julio del mismo año atacaron a Rommel en su vehículo de mando. Tal precisión es un buen testimonio de las cualidades del Typhoon como avión de ataque y de la pericia de sus pilotos.



Derecha: el jefe de escuadrón Roland Beamont mandó el 609.° Escuadrón desde octubre de 1942 hasta mayo de 1943. Con sus 22 años, fue el más joven de todos los jefes de la unidad e hizo todo lo que pudo para convencer a los altos mandos de la RAF sobre la importancia del Typhoon como avión de ataque a tierra. El Typhoon dibujado es el que pilotaba Beamont.



de el mes de febrero— entregó el mando a L. E. J. M. «Manu» Geerts, un belga que sería el primero en tomar el mando de la unidad. Geerts, próximo a cumplir los 40, era posiblemente demasiado viejo para el promedio habitual de edad de los pilotos de caza y había enseñado a volar al que sería su sucesor en el escuadrón, Raymond Lallement. De todas maneras, era considerado como «un gran piloto», quizás el de mayor experiencia de la antigua Fuerza Aérea belga».

Geerts mandaba ya el escuadrón cuando, el 27 de junio, su unidad se encontró de nuevo con cazas alemanes al norte de Le Mans. En esta ocasión, los aviones enemigos eran FW 190. Roberts fue uno de los pilotos que les hicieron frente:

«Dos de ellos se situaron a mi cola y un tercero delante de mí. Tuve que apartarme de ellos como pude y después lanzarme en picado durante un tiempo que me pareció una eternidad; pensé que la prudencia era la mejor compañera del valor, seguí descendiendo en busca de la protección del suelo y continué volando a baja altura unas diez millas más.»

Desde el 14 de junio el 609.° Escuadrón había estado utilizando una pista de aterrizaje dentro de la cabeza de playa de Normandía, pero a primeros de julio cruzó definitvamente el canal a una pista en las cercanías de Plumelot, a unas cuatro millas al norte de Caen, todavía en manos del enemigo. Scott recordaría más tarde los peligros de actuar tan cerca de la línea del frente:

«El B 10, como algunos otros de los aeródromos de construcción urgente, era bombardeado constantemente y sus polvorientas pistas era el lugar más incómodo del mundo.»

El 9 de julio el escuadrón se trasladó a un B 5 en Camilly y diez días más tarde a un B 7 en Martragny. Sin embargo, la vida en la cabeza de playa seguía estando caracterizada por «el polvo, el racionamiento, la tragedia y la disentería», pensaba Scott. El único miembro del escuadrón a quien no parecían afectar las incomodidades de la situación era la mascota de la unidad —el chivo Billy—, que permaneció con ella hasta el final de la guerra. Scott estaba sorprendido por su curiosa dieta:

«Podía comer de todo, sintiéndose atraído principalmente por los cigarrillos y los fusibles de los motores de arranque, escupiendo los casquillos de latón por un lado de su boca como si fueran corchos salidos de una cerbatana.»

Arriba: el piloto de un Typhoon entrando en la carlinga del avión, enmarcado por dos cañones ametralladores Hispano de 20 mm. Izquierda: una escena de destrucción en Normandía. Dos carros de combate alemanes, un Panther y un Pzkpfw IV, después de un ataque de los Typhoon. Derecha: el 609.° Escuadrón preparándose para despegar.





A lo largo del mes de julio continuaron los ataques a movimientos de transporte del enemigo y los vuelos en misión de reconocimiento sobre el territorio francés ocupado por los alemanes. Sin embargo, el escuadrón era requerido cada vez más para acciones de apoyo en beneficio del avance aliado. Los blancos más corrientes en estos casos eran los asentamientos de la artillería, puntos fuertes, unidades acorazadas y concentraciones de tropas, algunas veces a sólo unos cientos de yardas de distancia de las fuerzas propias. Las misiones de apoyo eran coordinadas con gran meticulosidad por medio de sistemas de «Control Visual de Punto». Este método se había usado y perfeccionado en Italia. Un oficial de las RAF acompañaba a las unidades más avanzadas de tierra y dirigía el ataque aéreo por medio de una radio de frecuencia VHF. Algunas veces los Typhoon eran mantenidos en el aire en patrullas tipo «Cab Rank» esperando la llamada del controlador. Pero las pistas de aterrizaje de la cabeza de playa de Normandía estaban tan próximas al frente de combate que lo más corriente era tener a los aviones en tierra en situación de alerta, con los aviones listos para despegar y los pilotos en su interior.

La fuerza del ala fue duplicada a fines de julio cuando los Escuadrones 164 y 183 vinieron a unirse al 198 y al 609. Coincidiendo con ello, el comandante de Ala R. E. P. Brooker fue reemplazado por Walter «Farmer» Dring como jefe de Ala, si bien Scott continuó al frente de toda la unidad. El 7 de agosto Dring condujo a 32 de sus aviones en una acción aérea durante un contraataque alemán con unidades de carros de combate en la zona de Mortain. El efecto del fuego con cohetes fue tan efectivo que el ataque enemigo terminó en un fracaso.

Una semana después de esta operación aérea, los alemanes habían perdido ya la batalla de Normandía y habían comenzado a retirarse hacia el norte cruzando el Sena. El 13 de agosto Geerts volaba sobre la zona de Falaise— Vimoutiers —Argentan en misión de reconocimiento con ocho de sus escuadrones de Typhoon. El cielo estaba cubierto de nubes pero Geerts aprovechó un claro entre ellas para atacar una columna de carros de combate. Cua-





tro de ellos fueron inmediatamente alcanzados por los cohetes y una llamarada de carburante coronó el ataque del escuadrón con una nube de humo de 4.000 pies de altura.

Fue un digno final para el mando de Geerts, pues al día siguiente era relevado por su antiguo discípulo, el jefe de escuadrón Raymond Lallement. El sonriente Lallement, conocido por su apodo de «Cheval», no era un desconocido para el escuadrón, pues había ingresado en él en fecha tan temprana como el verano de 1941 como sargento piloto. Siendo ya comandante de vuelo había tomado parte en las primeras batallas aéreas de la campaña de Normandía al frente del 198.° Escuadrón, la unidad gemela del 609, y había tomado el mando del «West Riding» Escuadrón con tiempo suficiente para participar en la batalla de la bolsa de Falaise.

En la tercera semana de agosto la zona ocupada por alemanes alrededor de Falaise estaba amenazada al norte por fuerzas británicas y canadienses y al sur por americanas. Dentro de esta bolsa quedaban los restos de 16 divisiones enemigas, casi totalmente cercadas y con sólo una estrecha franja de 25 millas de ancho para intentar escapar. Los 18 escuadrones de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica contribuyeron a convertir la derrota de los alemanes en una verdadera catástrofe.

La salida de la bolsa de Falaise fue cerrada el 19 de agosto. Al día siguiente fuerzas acorazadas alemanas contraatacaban para abrir de nuevo la puerta de escape. Dring lanzó sus escuadrones en un ataque contra dichas fuerzas. Fue una brillante victoria gracias a la cuidadosa preparación y a la buena ejecución tanto como a la forma de dirigir la operación y al vuelo preciso. Por esta acción, Dring fue recompensado con la merecida D. S. O. «Cheval» Lallement, a la cabeza entonces del 609.° Escuadrón, recuerda que «la carretera de Trum a Vimoutiers estaba totalmente batida por nuestro fuego. En la reunión de pilotos después de la misión se pudo saber que 13 carros habían sido destruidos, además de otros siete gravemente dañados. Diez de ellos podían atribuirse al 609.» La imagen que ofrecía el campo de batalla confirmaba plenamente el éxito que reclamaban los pilotos de Scott: «las carreteras estaban abarrotadas de restos de vehículos y de hinchados cuerpos de hombres y caballos».

Más tarde, una revista americana preguntó al Cuartel General de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica cuál era el mejor escuadrón de Typhoon. El mariscal del aire Leigh Mallory pidió a su Estado Mayor que escogiese un grupo de la Fuerza Aérea, resultando elegido el Grupo 84. Hecho lo mismo en éste, su jefe seleccionó el Ala 123, que mandaba Scott. Y éste, a su vez, respondió inmediatamente que su mejor escuadrón era el 609. Una acertada elección que rendía tributo a los pilotos del 609.° Escuadrón.

Tres escenas de Normandía. Izquierda: un Typhoon, en el momento de despegar rodeado de una nube de polvo. Foto de fondo: un puente de ferrocarril atacado con cohetes. La interrupción de los transportes era de vital importancia para la preparación de la invasión. Arriba: colocación de cohetes bajo las alas. Abajo: el jefe de escuadrón Raymond Lallement.

LA TACTICA DE LOS TYPHOON

Raymond Lallement, el piloto belga que llegó a ser jefe del escuadrón, fue también un profundo conocedor de todo lo relacionado con las misiones de ataque a tierra:

«El fuego con cohetes requería indudablemente una gran experiencia y no poca pericia. Debe tenerse muy presente que no disponíamos de un sistema de puntería propiamente dicho. Lo único que poseíamos era una adaptación del sistema de uso normal inventada por Roland Beamont —uno de los primeros jefes de la unidad.

»La mayoría de los cohetes solían realmente quedar cortos pero esto se debía a la inexperiencia de los pilotos y a la defensa antiaérea. Teníamos que volar a muy poca altura para escapar del eficacísimo fuego antiaéreo del enemigo y esto, en consecuencia, nos hacía preocuparnos por no chocar contra cualquier accidente del terreno. En cuanto a los carros, no creo que los alemanes fuesen tan tontos como para detenerlos en mitad del campo. Sabían cómo camuflarlos.



»Si un carro intentaba ocultarse la única forma de destruirlo era volar derecho hacia él manteniendo el aparato firmemente en su maniobra, en especial en el momento de lanzar los cohetes.»



PORTUGUESES EN AFRICA

Los paracaidistas portugueses en Angola estaban actuando en un terreno hostil donde las emboscadas eran frecuentes, los caminos estaban sembrados de minas y la muerte les acechaba a la vuelta de cada recodo

El cabo Vincente Mocosso Mavungo del Ejército portugués —un negro africano nacido en Cabinda—, estaba sentado en el asiento posterior de un camión Unimog. Delante de él se erguía la ametralladora pesada de la torreta del vehículo y, a su lado, al alcance de la mano, su fusil de asalto G 3 de fabricación alemana. Era pleno día, pero la visibilidad era tan escasa en aquella sofocante selva de Cabinda que uno de los compañeros de Mavungo sugirió que se encendiesen las luces delanteras. En ese momento, mientras el Unimog bordeaba una ciénaga, una ráfaga disparada desde el costado derecho del camino —uno de los tan temidos ataques en la selva, bautizados por los portugueses como «flagelaçaos» —latigazos— abatió a dos de los compañeros de Mavungo. Simultáneamente, una explosión bajo las ruedas delanteras detuvo el vehículo dando bandazos. Los dos hombres que ocupaban la cabina resultaron gravemente heridos al resultar destrozado el suelo del camión. Mavungo tomó el fusil e instintivamente, quitándole el seguro, respondió al ataque abriendo fuego contra la maleza que le rodeaba.

Una granada explotó detrás del vehículo y uno de sus fragmentos le hirió en la espalda. También su rostro fue alcanzado por una esquirla de los proyectiles que rebotaban en el camión. Mavungo lanzó sus granadas —las granadas portuguesas de forma tubular que hacían explosión en cuatro segundos— y se agachó para coger las de sus compañeros muertos. Lanzó éstas también hacia la espesura, sintiendo cómo el dolor de sus heridas se hacía más intenso. Ya no tenía más municiones. Entonces se fijó en la ametralladora y se arrastró hasta la torreta blindada. Apenas había consumido la primera cinta de cartuchos cuando perdió el conocimiento. Cuatro horas después otra patrulla portuguesa le encontró todavía con vida, al igual que a los dos heridos que continuaban atrapados en la cabina del camión. Ocho guerrilleros, también muertos, fueron encontrados en el lindero de la selva. Casi un año más tarde, en junio de 1968, Mavungo recibió la Cruz de Guerra de Tercera clase como recompensa por su valor durante esta emboscada.

Izquierda: armado con un fusil G3, un soldado portugués avanza pulgada a pulgada por la vegetación angoleña tras el rastro de las guerrillas. Estas misiones de patrulla eran ejecutadas en absoluto silencio —no permitiéndose otra forma de comunicarse que por señas— y llegaron a ser tan eficaces que los portugueses fueron llamados los «caminantes de la muerte». Cuando las colonias estallaron en las primeras revueltas, en los comienzos de la década de los 60, la iniciativa estuvo del lado de los grupos guerrilleros nacionalistas, que sólo tenían que enfrentarse con la presencia de unas fuerzas portuguesas relativamente débiles. Sin embargo, a partir de 1968 Portugal incrementó sus tropas en Africa y se enfrascó en una guerra total contra las guerrillas de Angola, Mozambique y Guinea. A la derecha: una patrulla portuguesa realiza un ataque por sorpresa contra un poblado mozambiqueño en busca de guerrilleros o de escondrijos de armas. Arriba, estampado: la tercera serie de los emblemas de los paracaidistas portugueses.

EL AFRICA PORTUGUESA

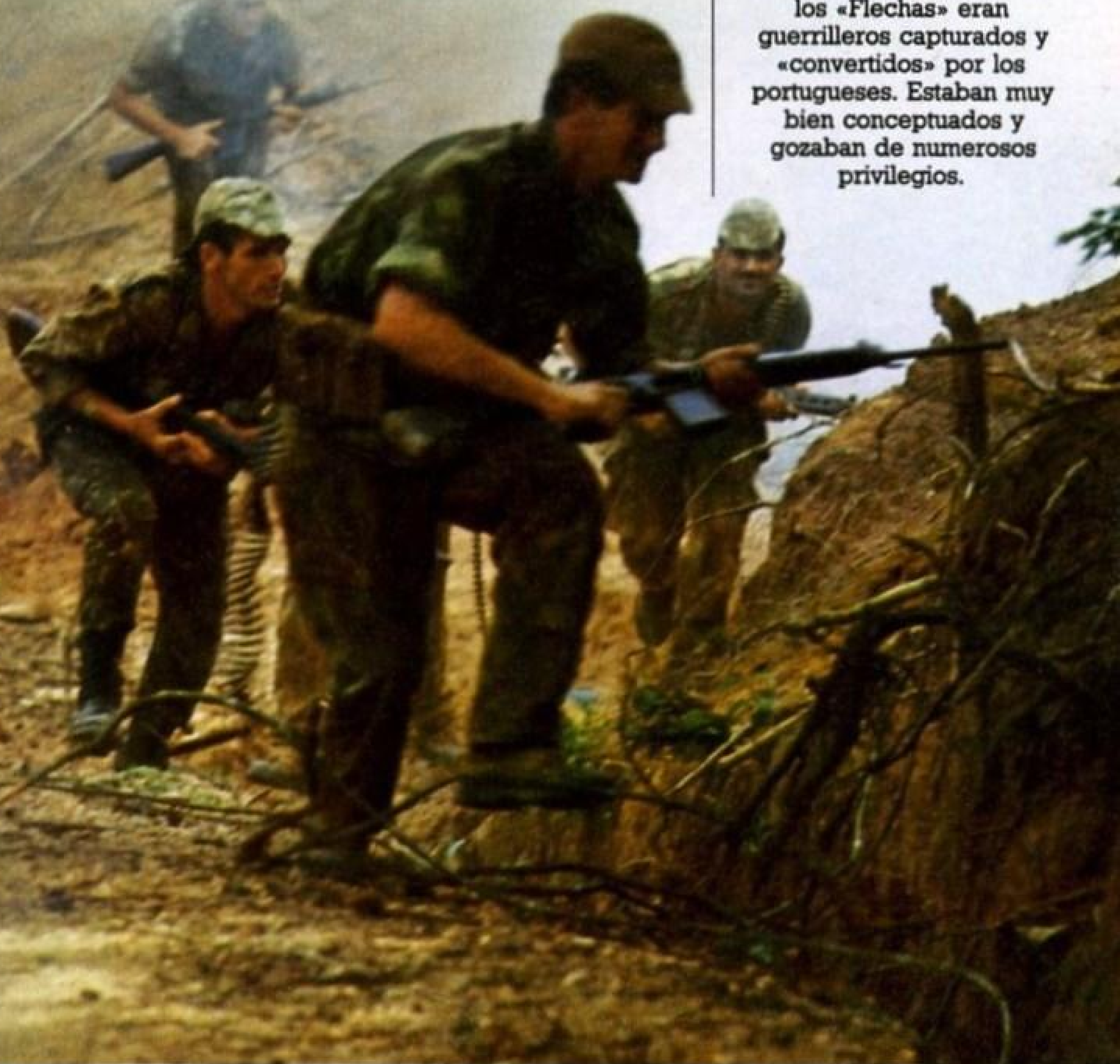
En los años sesenta Portugal se había convertido en la única potencia colonial europea que todavía conservaba sus posesiones africanas. Pero ya habían aparecido movimientos nacionalistas en Angola, la Guinea portuguesa y en Mozambique.
Los primeros surgieron en 1956: el angoleño «Movimiento Popular de Libertaçao de Angola» (MPLA) y el guineano «Partido Africano de Independencia da Guiné e Cabo Verde» (PAIG). Dos años después se fundaría otro grupo en Angola, el «Frente Nacional de Libertaçao de Angola» (FNLA), del cual naceria un vástago de gran significación, la «Uniao Nacional para a Independencia Total de Angola» (UNITA). Mientras tanto, en Mozambique haría su aparición el «Frente de Libertaçao de Moçambique» (FRELIMO).
Las primeras acciones guerrilleras tuvieron lugar en marzc de 1961 en Angola, seguido de combates en Guinea en 1963 y en Mozambique en 1964.
Pero hacia 1964 estaba claro que aunque los portugueses habían conseguido una estabilización de la guerra, había pocas probabilidades de conseguir una victoria total sobre los movimientos nacionalistas. El mismo Ejército había llegado al convencimiento de que era necesario un cambio fundamental de la política del gobierno. En abril de 1974 el régimen de derechas de Marcelo Caetano era derrocado por un golpe de estado y en noviembre de 1975 la independencia de las colonias sería un hecho.

La tierra de Mavungo —el enclave Cabinda— es una pequeña región perteneciente a Angola, separada de ésta por una estrecha franja de terreno del Congo. Su patrulla había sido atacada por una de las guerrillas del MPLA. Este movimiento, que tenía los santuarios de sus bases en la República del Congo, había comenzado a infiltrarse en territorio angoleño a partir de 1963. Este tipo de infiltración desde los países limítrofes venía siendo practicada por los movimientos de liberación en otras fronteras. El FNLA, por ejemplo, lo había estado haciendo en las montañas de densos arbolados del norte de Angola desde sus bases en el vecino Zaire. Por lo tanto, uno de los principales cometidos del Ejército portugués en las colonias era precisamente el cortar los itinerarios de invasión que cruzaban las fronteras.

Las «fuerzas de intervención» portuguesas solían dividir el territorio de las colonias en varios mandos territoriales o teatros de operaciones. Cinco se establecieron en Angola y tres en Mozambique. Y las unidades existentes en cada una de estas zonas tenía como misión el desempeño de estas tareas de intervención. La responsabilidad táctica por debajo de los mandos territoriales correspondía a los distintos mandos de sector en que se dividían aquéllos. A su vez, los sectores se subdividían en mandos tácticos de batallón y compañía. Sin embargo, las fuerzas de intervención era utilizadas en determinadas acciones específicas, tales como operaciones de refuerzo, escolta de convoyes y otras misiones similares que exigían cierta movilidad.

Por otra parte, la naturaleza del terreno obligaba a emplear métodos distintos que variaban de una colonia a otra, desde los utilizados en los bosques del interior de Guinea hasta los que era necesario aplicar en las llanuras del este de Angola. El clima también tenía su importancia ya que todos estos territorios estaban sometidos a los ciclos típicos del trópico o eran de naturaleza semitropical, con una estación seca —que en Angola y Mozambique duraba de abril a septiembre y en Guinea de octubre a marzo—, seguida de la temporada de lluvias durante los restantes meses del año. De esta manera, las operaciones en gran escala sólo eran practicables durante la estación seca mientras que las guerrillas, por su lado, preferían actuar en los meses de lluvia, en que la amenaza de ataques desde el aire se veía reducida por la espesa vegetación y las abundantes nubes que flotaban sobre ella. Los portugueses sólo pudieron disfrutar de una total supremacía aérea hasta el principio de la década de los 70, en que las guerrillas empezaron a estar dotadas de misiles tierra-aire.

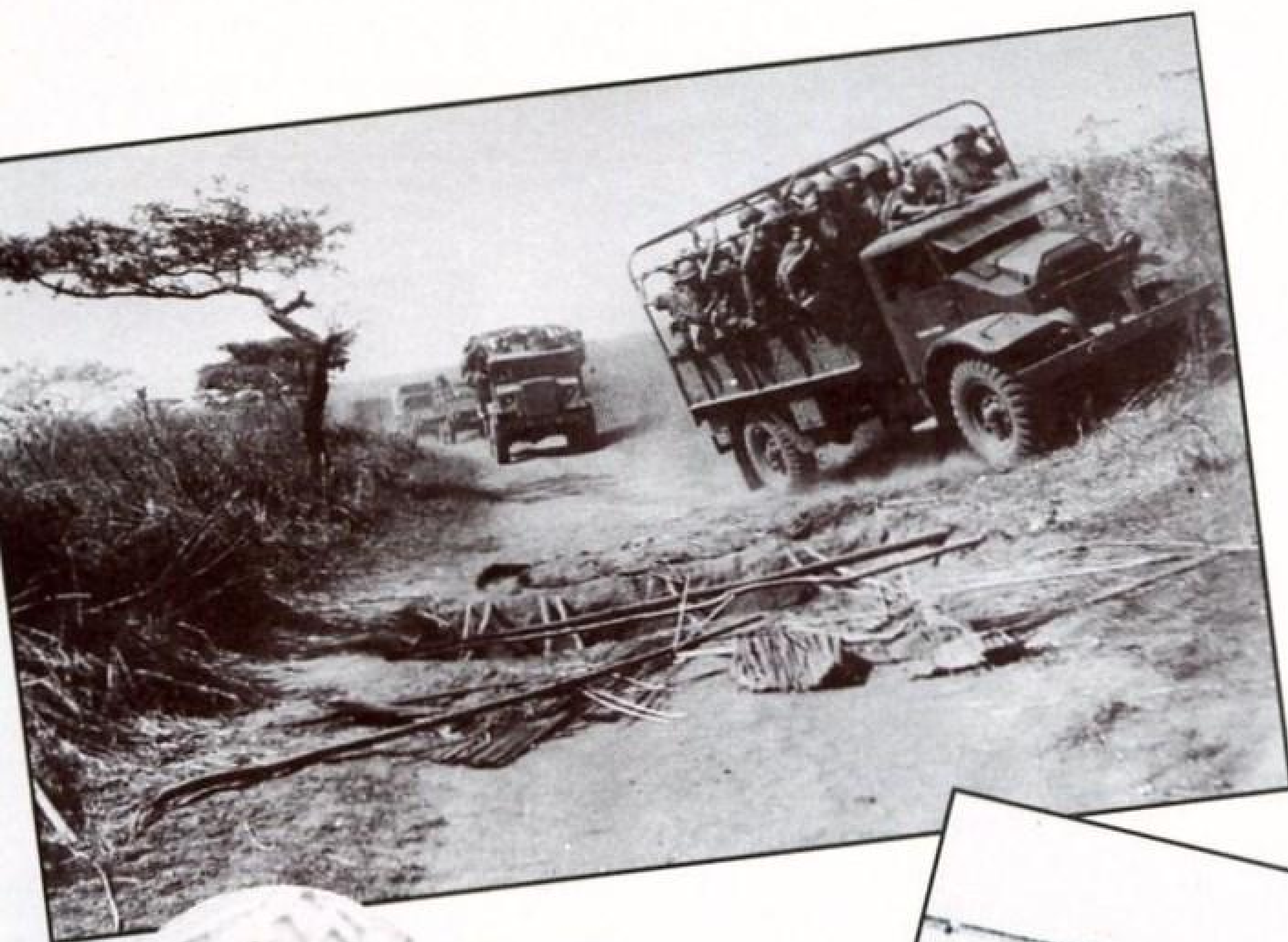
El dominio del aire brindaba la posibilidad de cortar las rutas de infiltración de las guerrillas. También permitía reaccionar de forma inmediata ante sus ataques. Pero, además de esto, los portugueses necesitaban atenazar a las guerrillas sobre el terreno y, en este sentido, la aparición del helicóptero Alouette en 1966 modificó sustancialmente su estrategia. En Angola, por ejemplo, la introducción del helicóptero coincidió con la apertura por el MPLA de su «frente oriental» en las regiones de Moxico y Bié. Para 1971 había ya unos 60 helicópteros Alouette actuando, cada uno transportando cinco hombres y una ametralladora o bien un lanzagranadas de 20 mm. Ahora, las patrullas podrían ser desembarcadas desde el aire tanto para reforzar a las unidades que operaban en tierra como para cortar la retirada de las guerrillas en sus rutas de escapada. Las grandes operaciones montadas por el Ejército portugués durante los años de 1966, 1968 y 1972 en la Angola oriental obligaron al MPLA a suspender sus infiltraciones desde Zambia, reduciendo sus actividades guerrilleras a su zona original en la frontera de la República del Congo.



FUERZAS DE INTERVENCION

Los levantamientos armados en las principales posesiones africanas de Portugal produjo el inmediato despliegue de un gran número de tropas. La mayor parte de ellas estaban integradas por soldados de reemplazo que no estaban directamente relacionadas con la lucha antiguerrillera. En lugar de ello, desempeñaban el papel de fuerzas de guarnición en las poblaciones situadas en lugares estratégicos y llevaban a cabo «programas de promoción social» tales como granjearse la simpatía de sus pobladores y conseguir que éstos se volviesen contra los guerrilleros. Eran las «fuerzas de intervención», constituidas por soldados profesionales del Ejército portugués, las encargadas de enfrentarse a las guerrillas, apoyadas por unidades de reclutas de color. También existían tropas locales bien organizadas tales como los «Comandos Africanos», los «Grupos Especiais» (GE) y los «Grupos Especiais de Paraquedistas» (GEP), en las cuales los negros constituían el 90 por ciento del total. Además de estas tropas, la policía secreta portuguesa organizó una fuerza conocida con el nombre de «Flechas» que actuaba como un grupo de reconocimiento de largo alcance en Mozambique. La mayoría de los «Flechas» eran guerrilleros capturados y «convertidos» por los portugueses. Estaban muy bien conceptuados y gozaban de numerosos privilegios.





Pero las operaciones helitransportadas fueron solamente una parte de la respuesta portuguesa a la acción de las guerrillas. No siendo de excesiva importancia el influjo de la tecnología en este tipo de guerra, se pudo emplear incluso a la caballería. En 1966 había en Angola tres escuadrones y en 1974 varias unidades más instruyéndose en Mozambique. La caballería fue utilizada para proteger el avance de las tropas en terreno difícil. En ocasiones, y si se la apoyaba logísticamente por medio de helicópteros, podía efectuar operaciones de exploración a grandes distancias. El caballo, por otra parte, tuvo también una trágica utilidad en los campos de minas, sirviendo de protección al jinete con su cuerpo.

Las minas, por lo demás, constituyeron el arma más eficaz de las empleadas por las guerrillas. En Angola, durante el año 1970, más del 50 por ciento de las bajas portuguesas se debió precisamente a ellas.

Los portugueses improvisaron también el empleo de camiones especiales con el suelo cubierto de sa-





cos de arena y dotados con neumáticos a medio llenar con agua. Sin embargo, la mejor solución a largo plazo fue la adopción de un amplio programa de construcción de carreteras con el fin de dificultar aún más el empleo de minas por las guerrillas. Este programa alcanzó los 8.000 km en Angola en 1974, y en Mozambique, para 1972, se estaba cumpliendo a razón de 1.400 km por año. Ciertamente, logros muy superiores al de los británicos en sus 12 años de guerra en Malaya o al conseguido por los americanos durante sus seis años de presencia en Vietnam. Un oficial portugués dijo una vez, con gran acierto, que «la rebelión empieza donde la carretera termina».

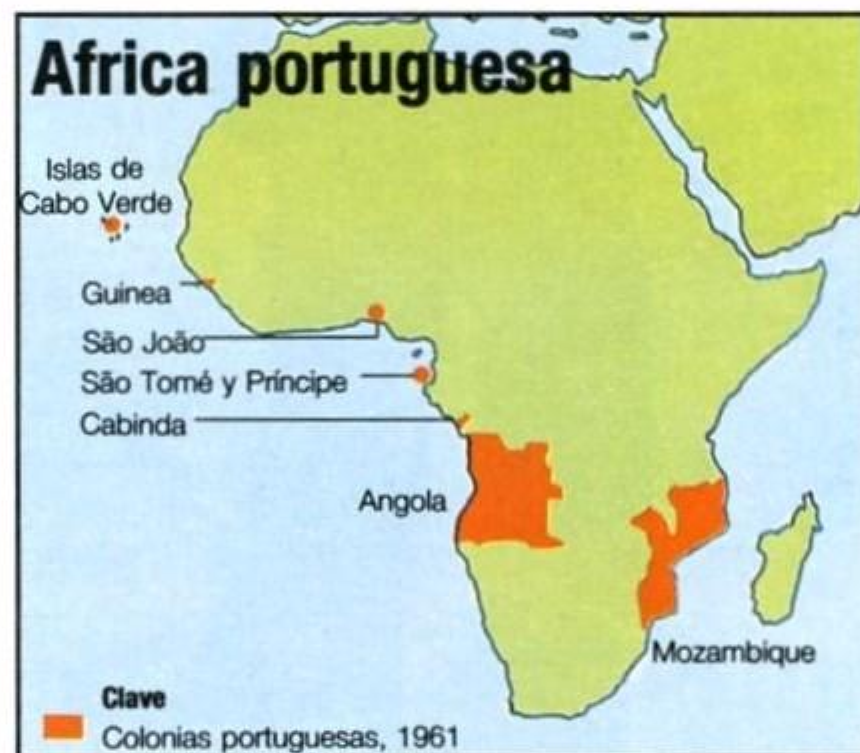
Aparte de las minas, la emboscada fue el más mortífero de todos los métodos de lucha utilizados por las guerrillas. Los frecuentes bombardeos con morteros o lanzacohetes de 122 mm nunca fueron demasiado efectivos.

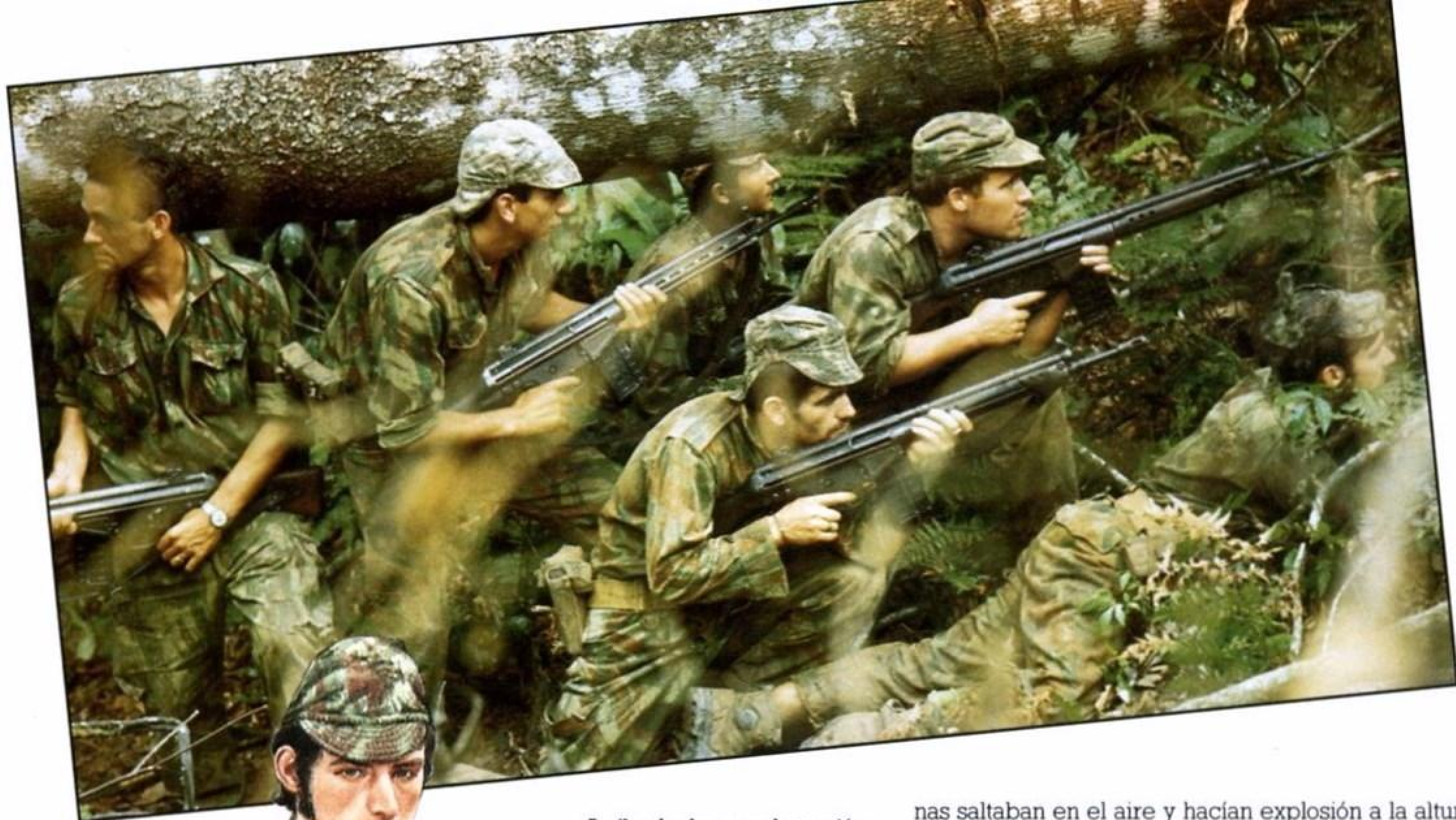
Los portugueses descubrieron igualmente que las pequeñas operaciones a pie ofrecían mejores resultados contra la acción de las guerrillas que las incursiones de grandes proporciones, que sólo servían para desplazar las guerrillas a otros lugares. En 1968, un testigo de las operaciones que se desarrollaban en las boscosas montañas de Dembos, se percató de que la norma usual entre los portugueses era el empleo de patrullas de 30 hombres de una duración máxima de tres a cinco días. En Guinea, en el año 1971, el mismo observador militar se encontró con que los «Comandos Africanos» —tropas de élite formadas con negros africanos en 1968— actuaban de manera semejante con pequeñas patrullas. Examinémoslas más de cerca, siguiendo a dos de ellas; la primera, con base en Zemba (Angola) y la segunda, en Tite (Guinea) y mandada por el capitán Joao Bacar, merecedor de la más alta condecoración militar portuguesa, la Orden de Oro de la Torre y la Espada.

Cada uno de los 30 hombres de la patrulla de Zemba, en 1968, tenía una función distinta. Independientemente de su propio cometido, debían conocer perfectamente la misión de los dos hombres inmediatamente situados delante y detrás de él. Se mantenía un riguroso silencio y la única forma de comunicarse entre ellos era mediante señales con las manos. Las partes metálicas del vestuario y del equipo debían estar forradas con tela para evitar los ruidos, de la misma manera que las botas de lona utilizadas por los portugueses, que llevaban suelas de goma, reducían al mínimo el ruido producido al moverse entre la maleza de la selva. Estas precauciones llegaron a ser tan eficaces que las guerrillas de Angola terminaron llamando a estos hombres «los caminantes de la muerte». El armamento a llevar incluía una amplia gama de armas, consistente con frecuencia en tres ametralladoras pesadas y un bazooka o un mortero o, como otra alternativa, tres morteros y un cañón sin retroceso. El resto de los hombres irían dotados de fusiles y, a partir de 1969, también con granadas de fusil Instalaza.

En la región oriental de Angola una patrulla de cinco días de duración podría recorrer una distancia de 100 km e incluso mayor en las despejadas llanuras de la sabana. Se procuraría eludir las sendas con el fin de reducir al mínimo el riesgo de tropezarse con trampas «caza bobos» del tipo, por ejemplo, de las fabricadas con granadas de mano en alambres atados a los árboles o de las minas contrapersonal de nacionalidad china, llamadas «Betty la embustera» por los veteranos de Vietnam. Estas mi-

Arriba: el fusil de asalto Heckler y Koch G3A3 de Alemania Occidental. El G3 se fabrica en Portugal bajo patente alemana y forma parte de una extensa «familia» de armas que incluye una ametralladora ligera —la HK 11— y una variante alimentada con cinta —la HK 21. El G3 está construido de metal estampado, lo que le hace barato y fácil de fabricar, y está dotado de una culata de plástico y de un guardamano delantero. Es fácil de desarmar y posee una serie de accesorios entre los cuales se encuentran las granadas de fusil, lo cual lo convierte en un arma ideal para las acciones de las pequeñas unidades. Arriba a la izquierda: una columna de camiones saliendo del camino para evitar un foso hecho por los guerrilleros. Las trampas cazabobos, los fosos y las minas solían cobrarse muchas víctimas entre las tropas portuguesas, y por esa razón los convoyes debían estar continuamente en alerta para descubrir cualquier señal en los caminos que indicase el peligro. Centro a la izquierda: soldados portugueses entran en acción ante el peligro de una emboscada en la carretera. Abajo, a la izquierda: un soldado portugués se mantiene preparado para apoyar por el fuego a sus compañeros que buscan una guerrilla oculta en la maleza.







Arriba: la dureza y la tensión producidos por una prolongada lucha contra las guerrillas se refleja claramente en los rostros de estos soldados portugueses mientras tienden una emboscada a una columna de guerrilleros. Largos períodos de soledad, condiciones de vida muy duras y una alimentación reducida a raciones de campaña ponían a prueba hasta el límite a sus condiciones de resistencia.

Paracaidista portugués: Angola, 1975

La mayoría de los paracaidistas portugueses vestían un uniforme de camuflaje en las colonias y este soldado lleva un traje de faena de modelo francés. La gorra que usa como prenda de cabeza es muy característica. Las botas son las reglamentarias del Ejército pero el calzado civil era muy popular entre los soldados. Está armado con un fusil G3A3 de 7,62 mm de diseño alemán occidental, el arma individual típico de la infantería portuguesa en Africa, y una de las más eficaces. En el cinto pueden verse las cartucheras para la munición de repuesto en cargadores. Aunque las tropas portuguesas no estaban demasiado bien dotadas de armas pesadas, su equipo individual era bastante adecuado.

nas saltaban en el aire y hacían explosión a la altura de la cintura cuando se pisaban sus antenas. Al acercarse a una aldea donde se presumía la presencia de guerrilleros, se enviaban exploradores encargados de estudiar su tamaño y sus accesos. Una vez hecho esto, la patrulla se dividiría en tres grupos y procedería al ataque.

En la patrulla procedente de Bacar (Guinea), en 1971, los hombres siguieron un itinerario establecido de antemano durante cinco días, evitando así los campos de minas propios y los ataques de la aviación portuguesa en las salidas previstas en esas fechas. Se podía solicitar apoyo aéreo, en su caso, mediante los tres transmisores «walkie-talkie» que llevaba la patrulla. Estas patrullas y las guerrillas de la zona solían jugar a un mortal «ratón y gato», procurando unos y otros sorprenderse mutuamente en emboscadas hábilmente montadas. Incluso se daba el caso de patrullas que retornaban a su punto de origen sin haber entrado en contacto con el enemigo. No fue así por lo que se refiere a esta patrulla, que no tuvo esa suerte durante su misión en abril de 1971. Sorprendida por la explosión de una mina y la consiguiente granizada de proyectiles, los hombres de la patrulla buscaron refugio inmediatamente. El capitán Bacar resbaló sobre el mojado suelo en el momento en que iba a lanzar una granada de mano; la granada cayó al suelo y el oficial se arrojó con su cuerpo sobre ella para salvar a sus hombres de la explosión.

Antes de que el golpe de estado de abril de 1974 en Portugal cambiase radicalmente la situación en las colonias africanas, las fuerzas de intervención habían conseguido un notable éxito en su conjunto. Según la opinión más extendida, menos del dos por ciento de territorio angoleño estaba bajo el control de las guerrillas en 1973. En Guinea, donde el PAIG poseía un material más sofisticado, las bajas de las guerrillas habían sido muy superiores a las de los portugueses. En Mozambique, las pérdidas sufridas por los guerrilleros eran también muy considerables; unos 1.250 hombres anualmente, en comparación con las 200 bajas de Portugal en 1972. A pesar de las feroces campañas, no exentas de habilidad, llevadas a cabo por las guerrillas en los tres países citados, los portugueses habían demostrado en todos ellos que sus fuerzas de combate eran superiores.

COMBATE MANO A MANO

El ataque de los Guardias Escoceses al Monte Tumbledown durante la guerra de las Malvinas fue una encarnizada lucha contra un enemigo tenaz

La más conocida de las batallas de la guerra de las Malvinas fue Ganso Verde (Goose Green), pero quizás la más dura resultó la lucha por Monte Tumbledown, la cual tuvo lugar entre el 13 y 14 de junio de 1982, cuando el 2.º Batallón de los Guardias Escoceses asaltó una posición bien defendida por la mejor unidad argentina en las Malvinas, y en una acción nocturna, respondida con dureza, venció por completo al enemigo, provocando de este modo su retirada a Puerto Argentino y tras esto, la rendición.

La significación de la batalla fue reconocida justamente tras el fin de las hostilidades al ser los Guardias Escoceses recompensados por su arrojo en la lucha con el «Montaña de Tumbledown».

Sólo los dos batallones del Regimiento de Paracaidistas compartieron la distinción de los honores de batalla en la guerra de las Malvinas, por Ganso Verde, Mount Longdon y Wirelles Ridge. Tumbledown fue una batalla de soldados —su combate a balloneta calada hubiera resultado familiar a los veteranos de la I Guerra Mundial— y demostró las viejas virtudes militares de disciplina bajo el fuego, mando resuelto y sencillo coraje.

Las dos brigadas que formaban el elemento de



Derecha: pesadamente cargados y listos para la acción, los guardias esperan un helicóptero para que los transporte. El hombre de la izquierda está a cargo del soporte de un mortero de 81 mm. Abajo: los Guardias Escoceses desembarcan en San Carlos, preparándose para el combate.



LOS GUARDIAS ESCOCESES

En 1642, un regimiento escocés se convirtió en la guardia de Carlos I cuando éste dirigía su ejército en Irlanda. Su lema era: *Nemo me impune lacessit* (nadie me provoca impunemente). Disuelta por Cromwell en Worcester en 1651, se volvió a formar como Regimiento Escocés de Guardias de Infantería 15 años después, y fue rebautizado como 3.er Regimiento de Guardias de Infantería en 1712. El regimiento se distinguió por la heroica defensa de la alquería de Hongoumont, en Waterloo, en 1815. Con el nombre de Guardias Fusileros Escoceses, en 1831 luchó en Crimea, donde ganó 5 cruces Victoria, y finalmente nombrado como Guardias Escoceses en 1877. Siguió combatiendo en las campañas de Egipto, Sudán y Sudáfrica. En la I Guerra Mundial los dos batallones de guardias sufrieron espantosas pérdidas en la primera batalla de Yprés. En un famoso ataque sobre Loos encontraron «un tornado de fuego de metralla». Se ganaron 5 cruces Victoria en el Frente Occidental.

En la II Guerra Mundial, el regimiento reclutó al 5.º Batallón («los lanzadores de nieve»), de corta existencia, para la frustrada campaña finlandesa y al 3.er Batallón en 1941. Los Guardias Escoceses aguantaron el avance blindado de Rommel en Rigel Ridge, en el desierto de Libia. En 1944, el 3.er Batallón sirvió en la 6.ª Brigada de Guardias de Carros de Combate, en el noroeste de Europa. Se ganó una cruz Victoria en Túnez. Los Guardias Escoceses forman hoy dos de los ocho batallones de la Brigada de Guardias.

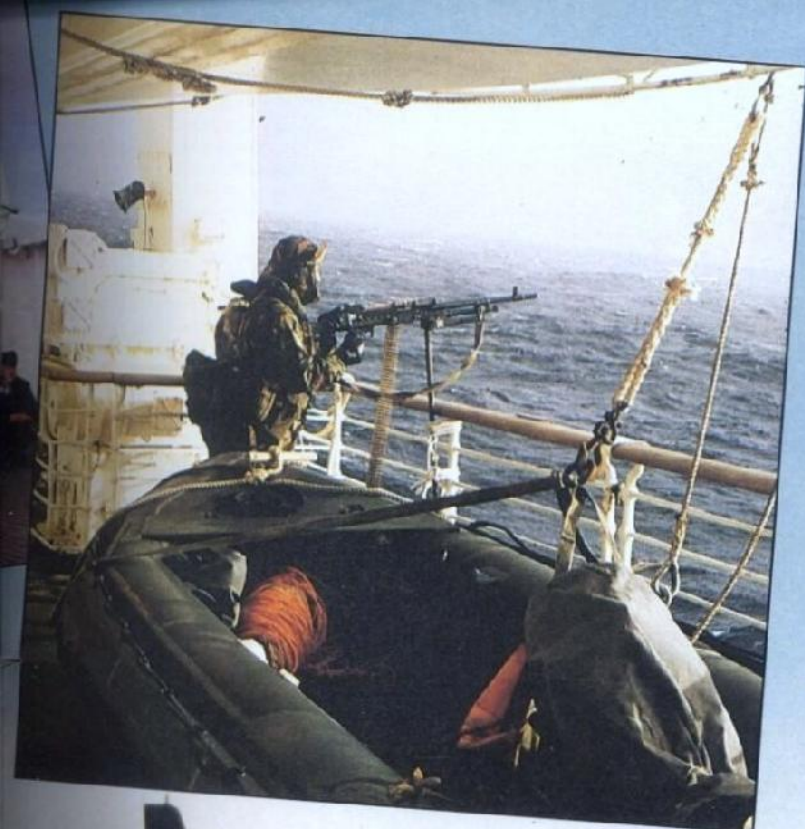




Arriba: a bordo del *Queen Elizabeth 2*, en ruta hacia el sur de las Malvinas hombres de la Guardia escocesa posan para un grupo de fotógrafos. Derecha: un Sea King traslada provisiones al *Canberra*, al cual hizo transbordo el batallón a fin de mantener al *Queen Elizabeth 2* fuera de la zona de guerra. Arriba, a la derecha: armas de prueba (aquí un GPMG) durante la etapa final del viaje a las Malvinas. Derecha, foto principal: los guardias se instalan mientras se envían suministros por helicóptero, preparándose para el ataque a las montañas de alrededor de Puerto Argentino. Abajo: el brigadier Tony Wilson, jefe de la 5.ª Brigada de Infantería.







tierra de las fuerzas británicas —la 3.ª Brigada Comando y la 5.ª Brigada de Infantería— habían sufrido una considerable reorganización en las primeras etapas de la guerra. Los Guardias Escoceses y Galeses y el 1.er Batallón, 7.º de Fusileros Gurkhas, fueron mandados para reforzar a una debilitada 5.ª Brigada de Infantería que había «perdido» a sus dos batallones de paracaidistas cuando éstos partieron hacia el sur con la 3.ª Brigada Comando, a comienzos de abril.

Mientras se hacían sobre la marcha los preparativos para la partida de la 5.ª Brigada a comienzos de mayo, los Guardias Escoceses dirigieron un intenso programa de entrenamiento en Sennybridge, País de Gales. El terreno galés era sumamente parecido al de las Malvinas y se hacían todos los intentos por imitar las condiciones del campo de batalla. Una notable excepción fue el clima; un verano galés —sin rastro de humedad— era poca preparación para el duro frío que el batallón encontraría en unas Malvinas ya entradas en el invierno.

El 12 de mayo los Guardias Escoceses zarparon hacia el Atlántico Sur a bordo del crucero *Queen Elizabeth II*, y en unas condiciones relativas de lujo, los soldados continuaron los entrenamientos, ejercicios físicos y demás preparaciones básicas posibles dentro de los límites del barco.

Despues del transbordo al *Canberra*, a fin de salvaguardar al *Queen Elizabeth II* de un posible ataque de la atrevida y activa aviación argentina, los Guardias Escoceses desembarcaron en San Carlos el 2 de junio. Mientras San Carlos permanecía como centro logístico de las operaciones británicas en las Malvinas, ya a comienzos de junio se habían extendido los combates por diversos escenarios. El bri-



Izquierda: una sección de marinos argentinos a la espera del avance británico. Nótense sus casoos norteamericanos M1 con camuflaje y anteojeras de color. Abajo: Guardias Escoceses, en San Carlos, manejando una ametralladora Browning de 0,5 in. El arma está montada sobre trípode y equipada con punto de mira antiaéreo.

5.° BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA

Los «sangares» fortificados de Monte Tumbledown eran defendidos por hombres de este resquebrajado batallón argentino. Distribuidos en sus posiciones fortificadas se hallaban sus morteros y ametralladoras de fuego sostenido. Los cuerpos de la Marina Argentina se componían de 10.000 hombres divididos en dos Fuerzas de la Flota de la Marina, cada una de las cuales incluía una brigada de infantería anfibia y dos batallones independientes. El 5.° Batallón de Infantería de Marina se compone de 600 hombres y en las Malvinas constituyeron unidades de apoyo de combate desde la 2.ª Fuerza de la Flota de Marina: el Grupo de Reconocimiento Anfibio fue desembarcado con doce autos blindados ligeros Panhard AML modelo 245 y quince vehículos blindados de personal, mientras tenía misiles tierra-aire Tigercat y una sola unidad SAM. Sin embargo, los vehículos blindados nunca fueron usados, pues resultaron menos adecuados para el abrupto terreno de las Malvinas que los británicos Escorpion y Cimitarra.

gadier Tony Wilson, enérgico comandante de la 5.ª Brigada, decidió que los hombres entrasen en acción y, mientras la 3.ª Brigada Comando avanzaba hacia Puerto Argentino desde el oeste, sus tropas fueron enviadas desde el sur, pasando por Fitzroy y Bluff Cove.

El problema era el transporte desde San Carlos de sus dos batallones de guardias hacia el otro lado de la isla. Se desechó una marcha directa campo a través, y se decidió que una conducción marítima era la mejor solución. La noche del 5 de junio, el barco de asalto HMS *Intrepid* partió de la bahía de San Carlos con 600 guardias a bordo (los galeses les seguirían la noche siguiente en el HMS *Fearless)* y se dirigió a toda marcha hacia el sur, rodeando Isla Soledad hasta la Isla Lively, en la boca de la bahía de Choiseul. Allí, a causa del riesgo que suponían los misiles de tierra Exocet situados en la playa sur de Puerto Argentino, el *Intrepid* lanzaría sus cuatro LCU (landing craft utility), los cuales se dirigirían luego al norte, hacia Bluff Cove, para desembarcar sus hombres.

El viaje a Isla Lively y el transbordo a los LCU resultó sin ningún problema, pero a partir de entonces las cosas empezaron a empeorar. En las primeras horas del 6 de junio las condiciones climáticas se habían deteriorado y, dentro de los LCU —proyectados para simples operaciones de playa— los guardias sufrían el rigor del agua helada y el azote de ráfagas de viento de 70 nudos. A las incomodidades del batallón se añadió un nuevo y no deseado drama cuando dos barcos de guerra aparecieron, acercándose a los LCU. El consternado comandante del convoy, informado de que no había barcos británicos en la zona, tenía que dar por sentado que pertenecían a la armada argentina. Una bengala estalló sobre los LCU, el anuncio aparente de que una cortina de fuego iba a enviar a las indefensas embarcaciones al fondo del mar, pero un frenético



intercambio de mensajes cruzó el mar justo a tiempo, identificando a todas las partes —el destructor HMS *Cardiff*, la fragata HMS *Arrow* y el buque de desembarco— como «amigos».

Poco antes del amanecer, tras un duro viaje de 7 horas, los LCU rodearon Bluff Cove y los empapados guardias llegaron a la costa, encontrándose con elementos del 2.° de Paracaidistas que habían asegurado el área Fitzroy —Bluff Cove algunos días antes.

Los Guardias Escoceses relevaron al 2.° de Paracaidistas en Bluff Cove, estableciendo una posición defensiva en anticipación a las nuevas órdenes de avanzar hacia Puerto Argentino. Los cobertizos de ovejas fueron usados como bases en rotación para el descanso de los hombres.

En la noche del 7 de junio, el pelotón de reconocimiento del batallón fue enviado a lo largo de la costa para descubrir los emplazamientos de 2 cañones de 105 mm y de un sistema de radar, supuestamente situado alrededor de Port Harrier House, al sur de Puerto Argentino. Aunque esta información resultó ser falsa, la patrulla estableció una base de cobertura cerca de Port Harriet House para obtener detalles sobre las posiciones argentinas y sobre el terreno alrededor de Puerto Argentino. Este útil ejercicio inició la primera operación de la guerra. Contrastando con esto, los Guardias Galeses tuvieron un bautismo de fuego en la contigua bahía de Fitzroy cuando fueron sorprendidos por un ataque a baja cota de la aviación argentina que destruyó el *Sir Galahad*, dañó seriamente al *Sir Tristam* y causó numerosas bajas. Respondiendo a este ataque lo mejor que podían, los Guardias Escoceses derribaron dos aviones argentinos con una salva de armas portátiles. Los valientes pilotos de Argentina pagaron su tributo en aquella gloriosa acción.

La batalla de Puerto Argentino se planeó en dos fases de asalto. La primera fase tendría lugar la noche del 11 de junio iniciada por la 3.ª Brigada Comando, la cual iba a asegurar Mount Longdon, Dos Hermanas y Mount Harriet, mientras la fase segunda sería un día después y se apoyaría en la 5.ª Brigada de Infantería para tomar el «anillo» de colinas que dominan Puerto Argentino. La posición clave de la 5.ª Brigada era el mismo Tumbledown, el objetivo de los Guardias Escoceses.

Las desguarnecidas laderas del Monte Tumbledown fueron un perfecto escenario de matanza para las ametralladoras argentinas

El comandante del batallón, teniente coronel Mike Scott no estaba demasiado satisfecho con el plan de ataque a Tumbledown. Este exigía un asalto con las primeras luces, sobre la ladera sur de la montaña. Tumbledown dominaba el terreno a su alrededor y sus escarpadas rocas proveían de excelentes posiciones defensivas a los argentinos, mientras que las expuestas laderas se extendían constituyendo un perfecto terreno de caza para las ametralladoras situadas en el terreno alto. Tras una detallada consulta con sus oficiales y con el oficial de la batería de apoyo, el coronel Scott concluyó que un asalto diurno sería un suicidio y, en su lugar, propuso un ataque de flanqueo por la noche, lanzado desde el oeste de la cima.

El asalto iba a ser apoyado suministrándose al batallón un plan de fuego que incluía cinco baterías de cañones ligeros de 105 mm, cañones navales del HMS *Active* y el *Yarmouth*, más la utilización de morteros del 42.° Comando y de los Gurkhas. También se prometió la ayuda de aviones Harrier con la función de apoyo y ataque a tierra. El plan de Scott exigía un fogoso asalto de diversión desde el sudeste, encabezado por el pelotón de reconocimiento, mientras el avance principal, aproximándose por el oeste, se llevaría a cabo en tres fases cada una con un ataque de compañía contra una sección distinta de Tumbledown.

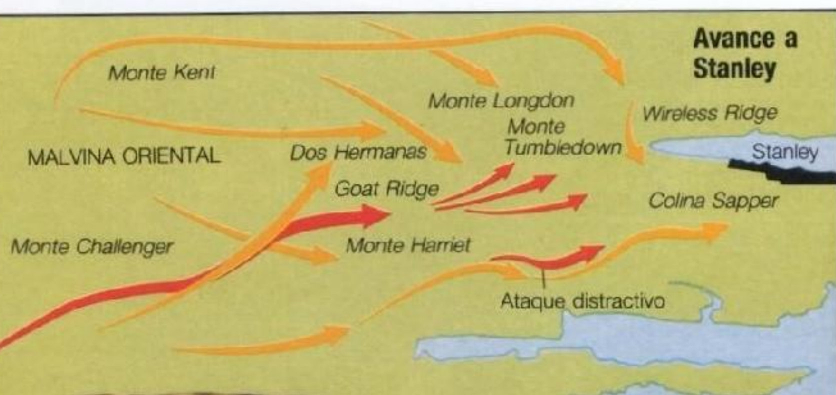
El asalto había sido programado originalmente para la noche del 12 de junio pero la escasez de helicópteros para llevar al batallón a sus zonas de reunión al oeste de Cerro Goat, obligó a un aplazamiento para la noche siguiente. Una ventaja del retraso fue la oportunidad que éste le dio al coronel Scott para mostrar a los oficiales de su compañía el objetivo a la luz del día, y para discutir los detalles del ataque futuro. En la mañana del 13 el batallón se aerotransportó a la zona de reunión, y los hombres se atrincheraron, en una medida prudente, pues los argentinos bombardearon al batallón durante gran

Guardia Escocesa, Malvinas, 1982

Este soldado lleva una variedad de ropas de invierno en DPM del Ejército británico. Está equipado con pantalones para clima frío y sobre su *parka*, lleva una chaqueta de nylon «impermeable» (distinguible por sus vivos colores). Guantes «Irlanda del Norte» y una gorra de pana completan su uniforme. Ajustado a su SLR de 7,62 mm porta un punto de mira individual modelo SS20; es un punto de mira nocturno, intensificador de imágenes que puede usarse para blancos de hasta 700 m. Los SS20 producen una imagen efectiva mediante el aprovechamiento electrónico de las fuentes de luz tales como las estrellas.



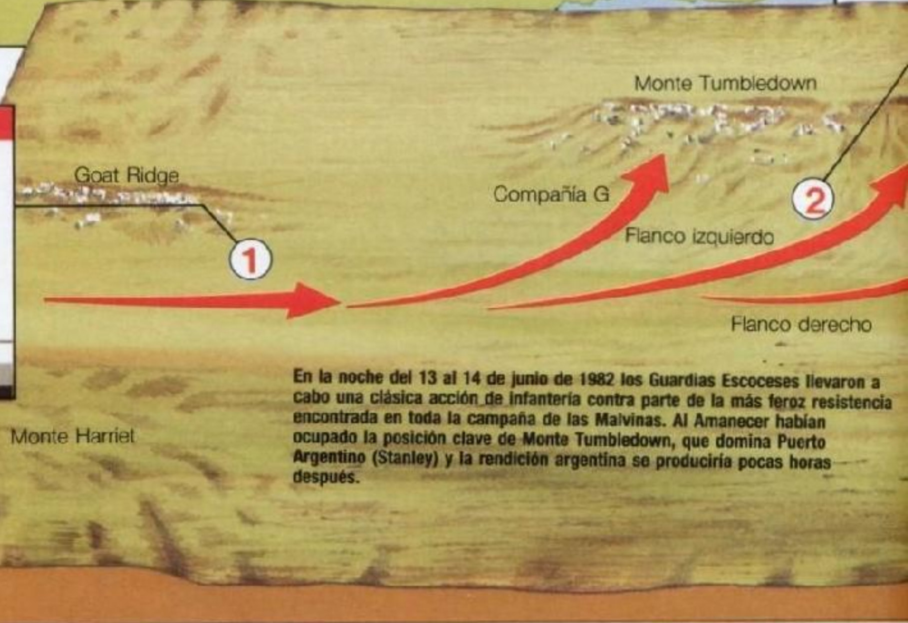




Fase 1

13 junio Los Guardias Escoceses son enviados por helicóptero a sus posiciones, cerca de cerro Goat.
20,30 Un ataque de diversión se lanza a lo largo de la carretera al sur de Tumbledown.
21,00 La Compañía G sube por la ladera occidental de Tumbledown y asegura su objetivo.





En la noche del 13 al 14 de junio de 1982 los Guardias Escoceses llevaron a cabo una clásica acción de infantería contra parte de la más feroz resistencia encontrada en toda la campaña de las Malvinas. Al Amanecer habían ocupado la posición clave de Monte Tumbledown, que domina Puerto Argentino (Stanley) y la rendición argentina se produciría pocas horas después.

parte del día. Hubo una única baja, un guardia herido.

Las últimas órdenes del batallón se mandaron a las 14,00 horas y los comandantes de compañía volvieron a sus unidades para comunicar a sus suboficiales los detalles del asalto. La señal clave para el avance era la conocida frase escocesa: «¡Hey Jimmy!», elegida porque los argentinos, de habla española, serían incapaces de pronunciar la letra británica «J». Las tres compañías del batallón avanzarían por Cerro Goat, con la Compañía G en primer lugar, seguida de las compañías del flanco izquierdo y el flanco derecho. (Los nombres de las compañías del 2.° Batallón derivan de las posiciones que toman en los desfiles ceremoniales: la G va en el centro, con el flanco izquierdo y el flanco derecho a ambos lados.)

La fase uno del plan era que la Compañía G capturase la sección más occidental de Tumbledown; en la fase siguiente, el flanco izquierdo atravesaría a la Compañía G y lanzaría su asalto sobre la parte principal de la montaña. El mayor J. Kiszely era el oficial al mando del flanco izquierdo, y un soldado muy respetado por sus soldados y también por sus iguales. Su acertado mando iba a ser un importante factor para la conquista de la cima. La fase 3 exigía que el flanco derecho (comandado por el mayor Simon Price), rodease al flanco izquierdo y asegurase la parte oriental de la montaña.

La hora H del ataque principal era las 21,00 horas, pero 30 minutos antes de que la Compañía G cruzase su línea de salida, se lanzó al ataque de diversión. Mandado por el mayor Nicholas Bethell (de vuelta de un ataque con los SAS), éste consistía en grupos de asalto de 3-4 hombres del pelotón de reconocimiento y un grupo de fuego de apoyo de los cuarteles generales del batallón, junto a una tropa de carros ligeros Escorpion de los Blues y los Royals.

El tiempo era excesivamente frío y, a la clara luz nocturna de las estrellas, la fuerza de diversión podría encargarse de Tumbledown y Monte William, a su lado izquierdo, mientras ellos avanzaban hacia las posiciones argentinas. Los Escorpion tenían la misión de atraer el fuego enemigo, y se trasladaron por la carretera principal de Puerto Argentino. Los argentinos dispararon varias bengalas que iluminaron la zona, facilitando a los guardias de Bethell la localización de las avanzadas posiciones enemigas.

Los grupos de asalto avanzaron hacia las sangares del enemigo, cubiertos por los tres GPMG del grupo de fuego de apoyo mandados por el sargento de compañía mayor Braby. Siguió un intercambio de fuego general cuando los guardias empujaban hacia delante mientras los argentinos derramaban su fuego sobre ellos. Los hombres de Braby saltaron entonces, con las bengalas sobre sus cabezas, y, junto a los grupos de asalto, arremetieron contra el último sangar de la línea defensiva argentina; una vez allí,



Monte Tumbledown

2.° Batallón de Guardias Escoceses, 13/14 de junio 1982

Clave
Guardias Escoceses
Otras fuerzas británicas

Fase 2

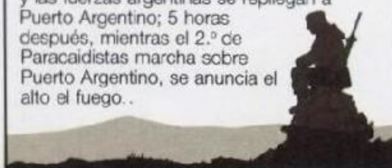
13 junio, 22,30 El flanco izquierdo pasa a través de las posiciones de la Compañía G y es acosado por un intenso fuego argentino.
14 junio, 02,30 La artillería británica golpea las posiciones argentinas y el flanco izquierdo ataca ladera arriba hacia la cima de Tumbledown. Los guardias avanzan con las bayonetas caladas, empujados por el oficial al mando del flanco izquierdo, el mayor John Kiszely, mientras el pelotón 15 alcanza la cima.

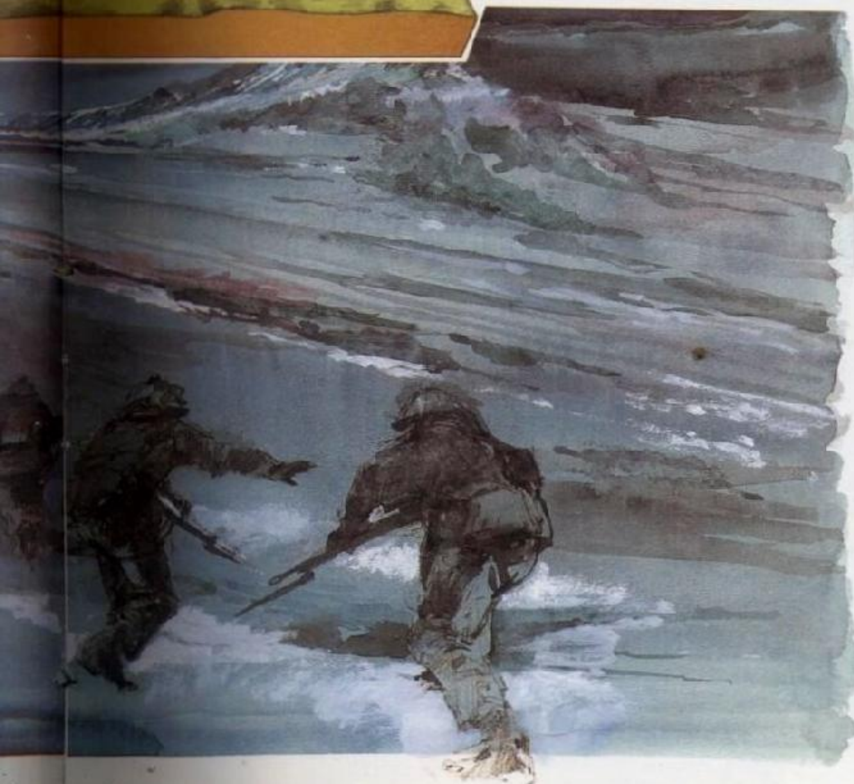




Fase 3

Mientras el flanco izquierdo continúa su avance bajo el fuego, el flanco derecho lanza un ataque sobre el extremo oriental de la montaña, tomando búnker tras búnker.
08,15 El flanco derecho alcanza su objetivo y las fuerzas argentinas se repliegan a Puerto Argentino; 5 horas después, mientras el 2.° de Paracaidistas marcha sobre Puerto Argentino, se anuncia el alto el fuego..





se instaló un GPMG que apuntó a los otros sangares. Los argentinos seguían resistiendo encarnizadamente, pero los guardias lanzaron una tremenda cortina de fuego que incluía la mezcla de innumerables granadas de fósforo y de altos explosivos. El enemigo quedó en silencio, el ataque había tenido éxito.

Este ataque había llevado dos horas y el ataque principal ya estaba en marcha sobre Tumbledown, por lo que había llegado el momento de retirarse, con dos guardias muertos y otros cuatro heridos.

Las tropas argentinas comenzaron entonces a bombardear a los guardias en retirada, aunque por culpa del terreno pantanoso el fuego no fue muy efectivo. Cubriendo la huida, el mayor Bethell y otros guardias fueron heridos por la metralla de las granadas, pero peor parado salió el sargento Miller al pisar una bien colocada mina que lo hirió gravemente; otros tres quedaron lisiados al explotar otra mina.

Los dos guardias muertos tuvieron que ser abandonados. Los supervivientes, teniendo bastante cuidado al caminar por los campos de minas, llegaron de vuelta a la línea de salida con antorchas. Tumbledown estaba ya bajo las explosiones de la artillería y los trazos de los disparos del asalto principal. A pesar de las bajas, el ataque tuvo el efecto deseado al atraer la atención del enemigo hacia el sudeste, hecho confirmado después por el comandante del batallón argentino, capturado tras la batalla.

A las 21,00 la Compañía G avanzó hacia su objetivo sobre el flanco occidental de Tumbledown. Hubo algún fuego esporádico de artillería y de morteros, pero el avance de la compañía no se detuvo, y de hecho, el pelotón de cabeza encontró su objetivo abandonado. Los hombres de la Compañía G prepararon silenciosamente sus posiciones, sin ser detectados por las tropas argentinas, y se dispusieron para apoyar al flanco izquierdo, que pasaría a través de ellos a las 22,30. El flanco izquierdo llegó pronto bajo un fuego pesado de los argentinos y la Compañía G suministró fuego de cobertura allá donde podía hacer realmente alguna falta.

El plan táctico del mayor Kiszely era avanzar con dos pelotones, dejando el 3.° en reserva. Ambos pelotones avanzados atacarían en formaciones paralelas, moviéndose hacia el este; el pelotón de la izquierda, al mando del teniente Stuart, trepó sobre los riscos de la sección norte del cerro, mientras el pelotón del teniente Mitchell avanzaba hacia las posiciones enemigas en las laderas más bajas de la derecha.

Tienen que realizar escaramuzas para llegar a la posición y tomarla a bayoneta calada

Cuando el flanco izquierdo comenzó a llegar bajo el aumento de un pesado y preciso fuego, se advirtió que las posiciones enemigas estaban muy bien situadas y consistían en un intrincado sistema de búnkers y sangares, algunos excavados en la misma roca. El batallón argentino que mantenía la montaña era el 5.° de Infantes de Marina, una unidad bien armada y bien entrenada que no tenía intención de abandonar su excelente posición. Estarían allí hasta el fin, dándolo todo en la lucha. El principal fuego argentino venía de las numerosas ametralladoras Browning 0,5 usadas para cubrir el principal frente de ataque, y de los fusiles automáticos FN de 7,62 mm, algunos equipados con puntos de mira nocturnos de alta precisión, que en manos de los tiradores argentinos, impusieron un alto tributo de muerte a sus enemigos británicos.

Los Guardias Escoceses estaban ahora sobre la ladera más baja de Tumbledown y permanecieron allí



durante más de cuatro horas, incapaces de romperlas, *a priori*, fáciles defensas argentinas.

Al mismo tiempo, el planeado fuego de apoyo estaba resultando difícil de conseguir y, en sus expuestas posiciones al pie de Tumbledown, los guardias del flanco izquierdo eran contenidos por la reacción argentina, manteniéndolos replegados por su intenso fuego de fusilería.

Avanzaron a la carga hasta la siguiente cresta dominando a los argentinos con fusiles, granadas y bayonetas

Kiszely había explicado a sus hombres cómo se esperaba que los argentinos colapsaran tras un ataque organizado y un buen fuego desde las armas contracarro. Al cesar el ataque hacia las dos horas primeras del día 14, Kiszely notó que había una pequeña crisis de confianza en sus hombres. Los muchachos pensaban: "¿Nos está tomando el pelo el jefe o qué?"

Los británicos intensificaban el fuego con armas contracarro, pero los argentinos permanecían y volvían a combatir.

Alrededor de las 02,30, los disparos de la artillería de los británicos comenzaron a golpear delante de los hombres de Mitchell, y Kiszely ordenó poner un pelotón de ataque en el primer cerro. Con las bayonetas caladas cargaron ladera arriba. Llegaron al cerro y comenzaron una serie de confusos combates de risco en risco.

Mientras mantenían este ritmo, Kiszely pensó que el flanco izquierdo podría llegar a la cima. Los guardias estaban dispersos alrededor de las rocas y Kiszely echó a correr y gritó:

—¡Vamos, vamos! —pero se encontró solo— ¡pelotón 15, ¿están conmigo? —gritó, pero no hubo respuesta.

Abajo, izquierda: Guardias Escoceses, cerca de Cerro Goat, avanzando hacia un helicóptero Westland Scout. Cerro Goat era la principal pieza de terreno elevado, antes de Tumbledown, en el eje de avance de los Guardias Escoceses hacia Puerto Argentino. Obsérvese cómo el hombre del SAS, en la derecha, lleva un M16, el fusil de asalto convencional del Ejército norteamericano. El M16 era más ligero que el SLR del Ejército británico. Por ello, era el preferido de muchos soldados británicos, y los SAS, que podían elegir sus propias armas, usaban a veces el M16. Abajo, derecha: los hombres salen con las mochilas en la espalda y los SLR preparados.

Temiendo lo peor, volvió a gritar en la oscuridad:

—¡Vamos, pelotón 15! ¿están conmigo?

—Desde luego, señor —respondió una voz, para su alivio— ¡estoy con usted!

—Desde luego, señor —gritó otra— ¡también estoy con usted!

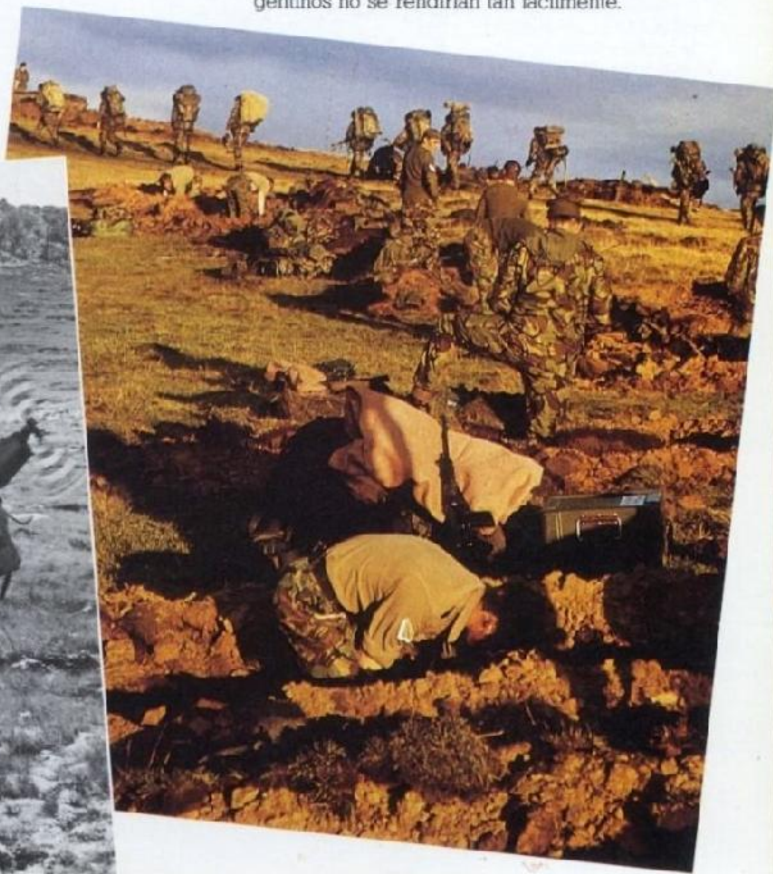
Cargaron hacia el siguiente cerro, dominando a las tropas argentinas que continuaron luchando heroicamente. El propio Kiszely mató a tres defensores, disparando a dos y clavándole la bayoneta al tercero. Mientras proseguía el asalto, la necesidad de despejar los búnkers argentinos y de custodiar el gran número de prisioneros, acabó con la pujanza del flanco izquierdo, de tal modo que cuando Kiszely alcanzó, por fin, la cumbre de Tumbledown, sólo tenía a seis hombres con él. Kiszely miró hacia abajo y más tarde contaría su impresión:

«Era sorprendente. Nunca imaginé ver Puerto Argentino encendido. Estábamos tan cerca que podíamos ver el tendido eléctrico por las calles y los vehículos moviéndose. Yo no podía creer lo que veían mis ojos.»

De repente, una ametralladora argentina abrió fuego y mal hirió a tres guardias. El resto se esforzaba por mantener el cerro en sus manos hasta que llegasen los refuerzos, mandados por el mayor Price, bajo la forma del flanco derecho.

Aunque la batalla se volvía a favor de los Guardias Escoceses, los argentinos estaban aún lejos de abandonar sus posiciones al este de Tumbledown. Los lanzagranadas M79 y los antitanques eran las armas favoritas de los guardias del flanco derecho, pero, como ya había descubierto el flanco izquierdo, los argentinos tenían que ser sacados de las trincheras a punta de bayoneta. Inevitablemente, el avance se fragmentó y los jefes de pelotón tuvieron una considerable dificultad para dirigir sus hombres hacia los objetivos en la noche, sabiendo que los argentinos no se rendirían tan fácilmente.





EL APOYO DE LA ARTILLERIA BRITANICA

El apoyo de la artillería británica en las Malvinas se componía de 18 cañones ligeros de 105 mm de la 3.ª Brigada Comando y 18 más de la 5.ª Brigada de Infantería. Normalmente desplegado en baterías de 6 cañones, cada uno de éstos tenía un grupo de 6 hombres. La mayoría de los transportes de cañones se hacían por helicópteros. Un Sea King o un Puma llevaba el cañón colgado bajo su panza mediante cables, con cuatro de sus hombres a bordo; otro helicóptero más ligero, como el Wessex, traía 24 proyectiles y el resto de los hombres. Un complemento de 100 proyectiles se transportaban finalmente colgados en una malla. Los helicópteros se veían obligados a esperar mientras se vaciaba la malla para volver a utilizarla. De los 100 proyectiles, alrededor de 80 eran de 16,1 kg y altamente explosivos. El delgado acero endurecido en su fabricación permite que el 20% de su peso lo constituya el explosivo y le asegura una máxima efectividad de fragmentación. Los otros proyectiles eran de iluminación, de fósforo blanco, humo y fragmentación. Estos dependían su proporción de los pedidos del jefe de batería. Los proyectiles de iluminación (que disparan una bengala de magnesio a una altura seleccionada desde donde cae lentamente con un paracaídas) se usaban para dar luz sobre el terreno de combate. También eran arrojados tras las líneas enemigas para dibujar sus siluetas y tenerlos a tiro. Aunque estaban normalmente equipadas con señaladores de blanco láser e instrumentos de visión nocturna, los vigilantes se libraban de este peso adicional y usaban sus rastreadores láser portátiles y los puntos de mira reglamentarios, combinando sus observaciones con los tradicionales mapas. Para completar el equipo se podía traer un cañón ligero, extremadamente preciso en un radio de 17 km.





SE IMPUSO EL CORAJE

«Creo que todos aprendieron algo de sí mismos en Tumbledown, con vergüenza, con soberbia o con sorpresa. El miedo es infeccioso, pero lo que nunca descubrí antes de Tumbledown es que el coraje también es contagioso. En aquellos primeros momentos, cuando las balas vuelan en torno y todos se tiran al suelo, miras alrededor para ver lo que el jefe de pelotón está haciendo y te das cuenta de que probablemente nadie ha hecho esto antes. Ellos se preguntan: ¿qué hacer, para qué estás aquí? Si lo primero que ven es gente asustada, corriendo, gente sin armas, cuidándose del enemigo pero a escondidas, cubriéndose bajo una roca, harán lo mismo; por el contrario, si ven gente con coraje, pensarán qué es lo que lógicamente uno tiene que hacer en la batalla, y eso harán. Eso último fue lo que me sorprendió, y tuve la gran suerte que en mi compañía —y yo no tuve nada que ver en ello— eso fue lo que se impuso, pues la gente veía hacer cosas bravas al comienzo de la batalla. Gente que en otras circunstancias se habrían tirado a cubrirse, hacían cosas muy valientes durante toda la acción. El valor se impuso y era contagioso.»
Mayor John Kiszely, comandante del flanco izquierdo.

Izquierda: la triunfante Guardia Escocesa en la cima del monte Tumbledown. Abajo: bajo una escolta de Guardias Escoceses, una fila de prisioneros argentinos marcha hacia Puerto Argentino, tras la batalla.

El pelotón del teniente Lawrence se colocó junto al flanco izquierdo bajo el fuego de un nido de ametralladoras argentinas. Lawrence empezó a arrastrarse hacia los argentinos, armado de una granada de fósforo, con su pelotón cubriéndolo con una intensa cortina de fuego de fusilería. Las balas rebotaban en las rocas a su alrededor y, en determinado momento, se encontró bajo un fuego de tres direcciones: de él, de su propio pelotón detrás de él y de los hombres del cercano flanco izquierdo. Por fin, Lawrence se colocó justo debajo de la roca que protegía la posición argentina.

«Arrojé la granada», explicaría más tarde, «y grité a mi pelotón que avanzase. Fue probablemente lo más fantástico de mi vida, porque todos ellos lo hicieron, cada hombre saltó y cargó. Nos lanzamos sin pensarlo y corrimos sobre el nido de ametralladoras. Se nos había dicho que había una sola ametralladora, ¡y encontramos tres!»

La determinación del flanco derecho para acercarse al enemigo demostró ser la clave de la victoria y, poco a poco, los argentinos fueron expulsados de la montaña. A las 08,15 horas, el flanco derecho había asegurado su objetivo y los Guardias Escoceses estaban, por fin, en posesión de Monte Tumbledown. El batallón había sufrido 50 bajas —9 muertos y 41 heridos—, pero los exhaustos guardias pudieron mirar hacia abajo y ver a sus oponentes, el 5.° Batallón de la Infantería de Marina de la República de Argentina, replegándose hacia Puerto Argentino.



La 90.ª División Ligera fue una de las primeras unidades al mando de Rommel en la guerra del desierto. Organizadas al principio a partir de unidades en Africa en agosto de 1941 como la División de Proyectos Especiales (Afrika), se le rebautizó el 28 de noviembre del mismo año. Su núcleo eran 3 regimientos de infantería motorizados: el 155.°, 200.°, 316.° y el regimiento de Granaderos Panzer Afrika. Se añadieron otras fuerzas al escuadrón, incluyendo destacamentos contracarros y de artillería, según dictaban las necesidades. Aunque la 90.° División Ligera no tenía el empuje de una división blindada, estaba bien equipada y era altamente móvil e ideal para la filosofía de guerra de Rommel. El «zorro del desierto» rechazó la estrategia de combatir en la estrecha franja costera del norte de Africa, prefiriendo los vastos y amplios movimientos a través del «impracticable» desierto interior. Este vulnerable flanco estaba débilmente defendido por los británicos y era susceptible de un repentino ataque llevado a cabo por una gran fuerza. La movilidad de la 90.ª División Ligera fue utilizada al máximo por Rommel durante las batallas de Gazala. Se les ordenó a sus regimientos motorizados propinar un golpe por el flanco izquierdo británico. Era una operación cargada de peligro, pues los británicos conocían esta maniobra tan propicia, y las profundas entradas tras las líneas enemigas siempre suponían una pesada carga para el apoyo logístico del Africa Korps.

LA BATALLA DE GAZALA

En el abrasador calor del desierto occidental, la 90.° División Ligera de Rommel encabezó la ofensiva del Africa Korps contra el VIII ejército británico durante las batallas de mayo de 1942 en la frontera

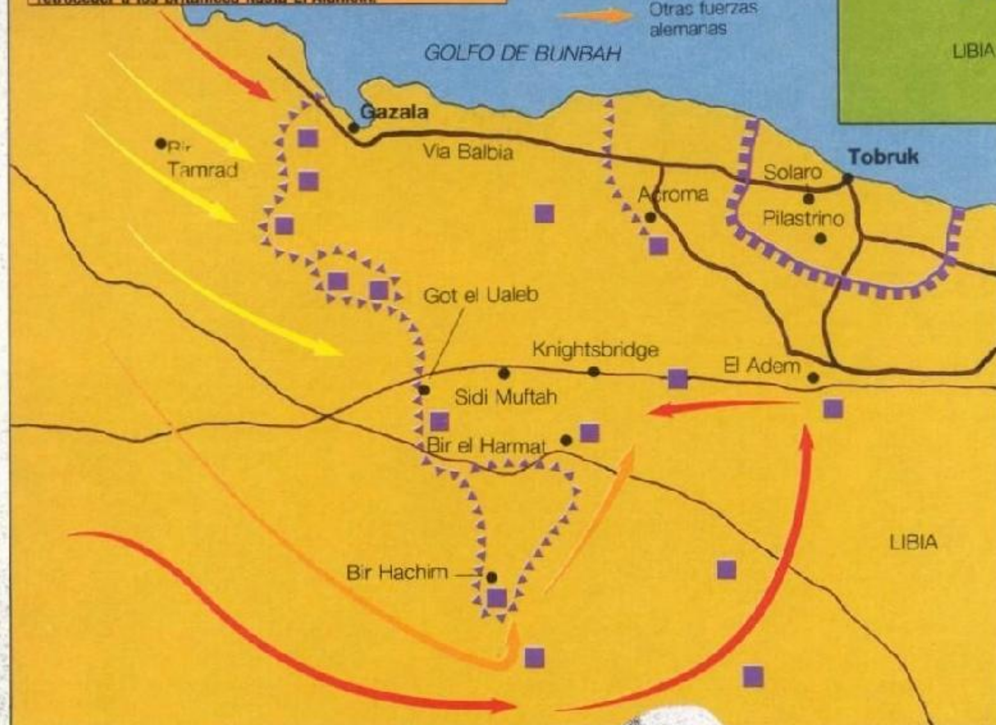
La 90.ª División Ligera nació de la necesidad del Africa Korps de una infantería adicional para apoyar a sus divisiones panzer. En julio de 1941 se decidió que un gran número de unidades variadas basadas en Libia, se agrupase en torno de un núcleo del 3.er Batallón del 147.° Regimiento y seis compañías independientes. Uno de los tres regimientos motorizados de infantería que formaron la 90.ª División fue, quizás, la formación más exótica de todo el Africa Korps: el 361.° Regimiento. Compuesto de alemanes que habían servido en las filas de la Legión Extranjera Francesa, hombres endurecidos por la batalla, y expertos en los caminos del desierto, pronto demostraron sus habilidades y dieron a toda la división una gran reputación de coraje y tenacidad en el ataque.

En noviembre de 1941, la nueva división se lanzó a la acción contra la ofensiva Cruzader del 8.° Ejército británico. Los duros ex-legionarios del 361.° Regimiento atacaron con valentía a los carros británicos con armas de mano, incluyendo cócteles Molotov y recuperando después el terreno perdido con su propio ataque. Un grupo derrotado y hecho prisionero por los blindados británicos, pronto fue liberado en un furioso contraataque. Un segundo avance de los británicos, sin embargo, consiguió recapturar estos hombres en una hora, pero una vez más, fueron liberados en otro contraataque; los supervivientes se agruparon con las otras unidades fortificadas para formar el batallón Holbeck, y fueron desplegadas con gran efecto como tropas de choque, tanto en operaciones de asalto como en defensivas.

Al final de la ofensiva de enero de 1942 del ma-

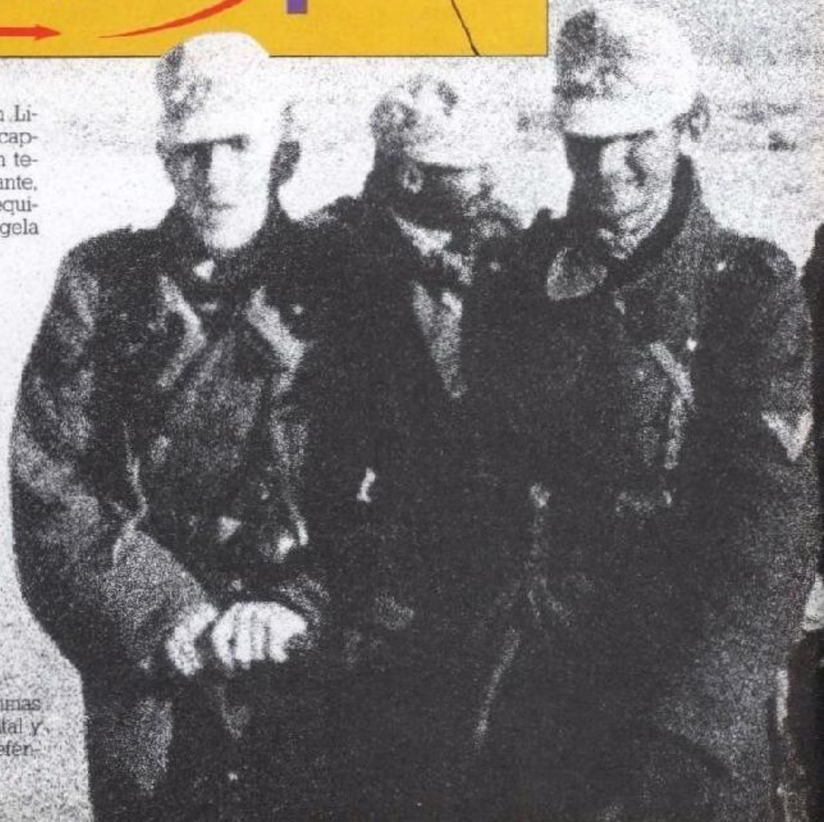
Abajo: un coche de mando abriendo surcos en la arena a gran velocidad. Rommel forzó a sus hombres y sus máquinas hasta el límite de su resistencia para conseguir la victoria. Derecha: tropas alemanas e italianas, con la confianza reflejada en sus rostros, cooperan para situar una pieza de artillería antes de la batalla.







Derecha: una patrulla avanzada de la 90.ª División Ligera inspecciona el frente británico al sur de Bir Hachim. Las combinaciones de motocicletas se usaban frecuentemente como unidades de reconocimiento y, con un buen funcionamiento campo a través, resultaron excelentes en estos trabajos. La movilidad y rapidez de reacción de la 90.ª División Ligera la convirtió en la formación ideal para ser desplegada por Rommel en el desierto de Africa del Norte. Abajo: mandadas por dos NCO, una escuadra de las tropas alemanas cruza el desierto con equipo adicional sobre un carro.



riscal de campo Erwin Rommel, la 90.ª División Ligera estaba equipada con vehículos británicos capturados en el avance, pues sus soldados habían tenido muy en cuenta el consejo de su comandante, dado a los que se quejaban de la escasez de equipo: «Si estás corto de alguna cosa, cruza y cógela del enemigo. El está repleto.»

Desde febrero hasta mediados de mayo de 1942 hubo una cierta calma, pues ambos bandos disputaban entre ellos mismos para reforzar sus diezmadas fuerzas y recopilar material básico. A finales de mayo, sin embargo, los dos ejércitos se sintieron lo suficientemente fortalecidos para volver a las hostilidades. Rommel estaba ansioso por continuar, tras su reconquista de Cirenaica y Churchill sediento de una decisiva victoria que acabase de una vez con el aura de invencibilidad que la propaganda nazi había tejido alrededor de aquél.

Aunque no estaba satisfecho de que el primer ministro, Winston Churchill, se entrometiese en asuntos militares, el comandante en jefe, general Auchinleck, pudo traer algún alivio desde la línea defensiva que sus hombres habían levantado entre Gazala, en la costa, y Bir Hachim, 64 km al sur. Un gran campo de minas se extendería a lo largo de su extremo occidental y una serie de puestos avanzados fuertemente defen-

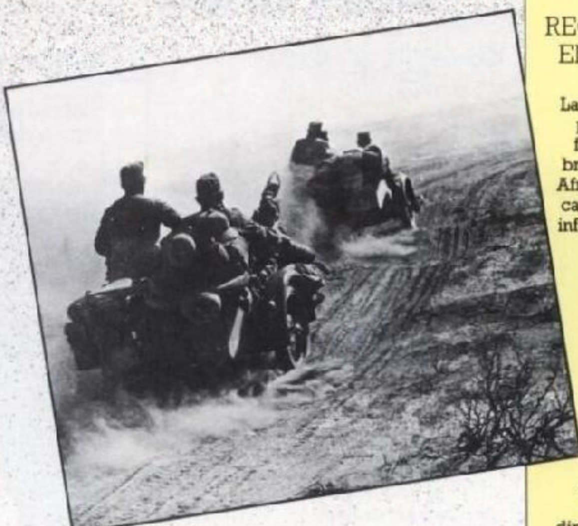
didos, conocidos como «boxes», habían sido edificados en las posiciones de mando para cubrir las posibles rutas de ataque alemanas. Cada «box» era mantenido por una fuerza de brigada y estaba abundantemente provisto de munición, artillería y alimentos básicos. Una segunda línea de este a oeste, desde Sidi Muftah hasta El Adem, estaba también en proceso de instalación pero lejos aún de estar terminada se inició la ofensiva alemana. Auchinleck tenía 10.000 hombres de los cuerpos XXX y XIII, 849 carros de combate, incluyendo los americanos Grant, pero con potentes cañones de 75 mm instalados y 200 aviones para mantener la línea.

El «Zorro del Desierto», con sólo 560 carros de combate y 90.000 hombres a su mando, eran considerablemente más débiles que los británicos, pero sus formaciones blindadas contenían 109 carros de combate del más moderno diseño y tenía a su disposición una fuerza de 500 aviones, probablemente para garantizar la superioridad aérea sobre el campo de batalla. Rommel, además, estaba preparado para poder tener total confianza en los buenos proyectos y la buena suerte y conseguir así la victoria.

Al final de la tarde del 24 de mayo de 1942, los preparativos para su ofensiva, la «Operación Teseo», estaban ultimados y el éxito del Eje en Africa del Norte dependía de ella.

Armados hasta los dientes, con bandoleras sujetando tambores extra o peines, los hombres eran formidables en el ataque

Al día siguiente, la ofensiva alemana contra Gazala comenzó. La 90.ª fue desplegada por el ardiente y



seco desierto, tierra adentro, para proteger el flanco abierto de las fuerzas de blindados del Eje. Se llevaron batallones de reconocimiento desde las divisiones Panzer y se agruparon con la División Ligera para localizar a los blindados británicos y prevenir al Africa Korps de su posición. Los regimientos de infantería de la 90.ª tenían la dura misión de dirigir el ataque abierto del Africa Korps en esta operación.

El núcleo de las tropas de asalto de la división era pequeño, formado por grupos compactos de infantería entrenados para avanzar haciendo el mayor uso del terreno local. Armados hasta los dientes, con

EL RECONOCIMIENTO EN EL DESIERTO

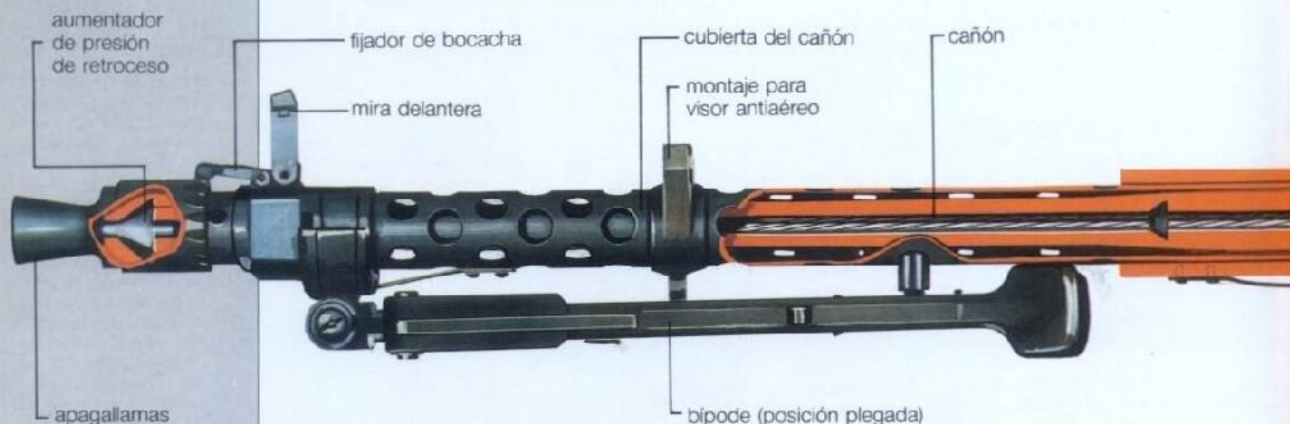
La habilidad de Rommel para encajar y hacer fracasar las ofensivas británicas en el norte de Africa, debían mucho a la calidad y cantidad de la información suministrada por las unidades de reconocimiento del Africa Korps. Cada división tenía su propia fuerza para realizar estas operaciones y, ya que debían de patrullar el desierto durante largos períodos, tenían que ser grupos armados y con provisiones propias. No estaban obligados a entrar directamente en combate con el enemigo: su papel era simplemente descubrir sus posiciones e informar de los movimientos inusuales. En los primeros meses de la guerra del desierto, los Panzer II eran lanzados a 13 k (el máximo alcance de sus radioreceptores) como avance del cuerpo principal. Los vehículos blindados, con mayor velocidad y mejor funcionamiento campo a través, sustituyeron después, bajo ciertas condiciones, a los envejecidos carros de combate y cumplían la misma función con más efectividad.

La artillería ligera, los cañones contracarro y las tropas, transportadas en vehículos y camiones, trabajaban conjuntamente con sus hermanos blindados.

Informar sobre el descubrimiento de británicos, sin embargo, era sólo una pequeña parte del esfuerzo de la unidad, y los destacamentos especiales de intérpretes, bien instruidos en las señales de las unidades individuales británicas, escuchaban las comunicaciones que mantenían los jefes y sus suboficiales. Parte de la información recopilada por la unidad de reconocimiento iba a ser de poco valor militar, pero la energía empleada en descifrar los mensajes nunca fue un esfuerzo inútil.

El descubrimiento de un poco de información vital podía significar la diferencia entre la victoria o derrota, y Rommel indudablemente sabía que no podía ignorar estas revelaciones.

MG34 GPMG



LA MG34

Tras su debut en 1934, la MG34, de fabricación alemana, demostró ser una de las armas que mejor servicio prestó en la II Guerra Mundial, siendo su diseño reconocido como revolucionario. Su característica más destacable era el cañón que funcionaba con una combinación inusual de retroceso y de gas. Al disparar una tanda, retrocedía el barril, y la bala recibía un impulso adicional de los gases atrapados en la parte delantera, siendo éstos empujados hacia atrás.

La MG34 tenía varias características que la convertían en el arma ideal para el campo de batalla: rápido cambio de barril, fácil de desmontar para su limpieza y, al igual que la mayoría de las ametralladoras alemanas, ligera para ser llevada. El arma poseía doble gatillo que disparaba tanto automáticamente como tandas a ráfagas, según se presionase la parte inferior o la superior.

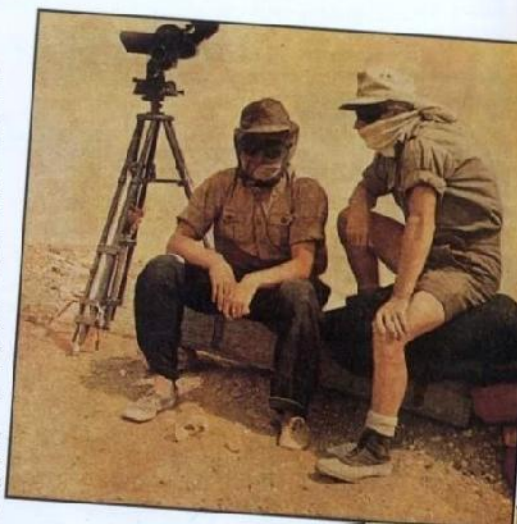
El aspecto mejor conseguido, sin embargo, era táctico: equipada con un trípode, funcionaba como ametralladora media, mientras que se usaba como arma de apoyo ligera cuando se montaba sobre un bípode. La MG34 era también la primera ametralladora ligera de alimentación por correa, lo que resultó de gran efectividad.

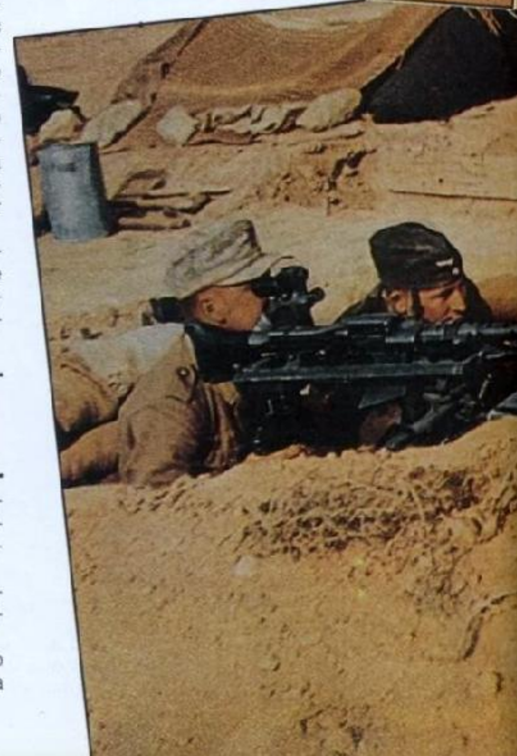
La MG34 tenía defectos: era difícil de fabricar en masa y se exponía al mal funcionamiento en las condiciones que se daban en el Africa del Norte.

bandoleras que contenían balas extra y llevando el fusil convencional Mauser 98K de 7,92 mm o la subametralladora MP38, estos hombres resultaron ser formidables en el ataque e infatigables en la defensa. Las MP38, con una cadencia de tiro de 500 rpm, era un arma soberbia para el combate cuerpo a cuerpo y muy temida por los Aliados. Además, la mayoría de los soldados llevaban un manojo de granadas de mano. La Steilhandgranate 24 era la ideal para las necesidades de las tropas de asalto, y podía ser usada como contracarro y antiemplazamientos lanzando 6 granadas juntas. El fuerte apoyo de las ametralladoras MG34 y de una gran variedad de morteros se desplegó para mantener a los defensores en sus puestos mientras las tropas de asalto avanzaban.

El plan de batalla de Rommel consistía en distraer la atención del 8.º Ejército mediante el lanzamiento de ataques de infantería contra Gazala y, mientras la ciudad estaba bajo presión, un grupo blindado, moviéndose de noche, pasaría debajo del frente, rodearía el flanco izquierdo de los Aliados y después formaría sus posiciones. Según las palabras de la orden de operación de Rommel, la fuerza tenía que destruir «el Ejército británico situado en los sectores de Bir Hachim-Acroma-Gazala, después de lo cual, el *Panzerarme Afrika* tomará la fortaleza de Tobruk». Las órdenes de Rommel para la 90.ª División exigían que tenía que «dirigirse a la mayor velocidad, avanzando inexorablemente sin permitirse ser distraído por el enemigo».

Rommel esperaba el máximo sacrificio de las tropas de su división de infantería motorizada y así, de hombres sufriendo el calor y la falta de agua, se esperaba que derrotasen a una fuerza enemiga superior y bien descansada.





Los hombres, ensangrentados pero orgullosos, se preparaban para volver al campo de batalla

Aunque la ofensiva se abrió con parte de la 90.ª División ligera apoyando los ataques a Gazala, el grueso de la división se desplazó al sur con los blindados entre el 26 y el 27 de mayo.

En el momento justo una masa de carros de combate rodeó el flanco británico en una amplia maniobra.

El objetivo de la división era El Adem, un punto de cruce de dos caminos nativos que se esperaba

conjunto de mira trasera
bisagra de cubierta de alimentación
cerrojo
tapa de alimentación
mecanismo de alimentación
percutor
enganche de tapa de alimentación
muelle amortiguador (comprimido)
culata
enganche de culata
muelle de percutor
interruptor
empuñadura
cámara
protector de gatillo
gatillo
punzón
tambor de 50 balas

Calibre: 7,92 mm
Longitud: 122 cm
Peso: 12,1 kg
Alimentación: cinta, tambor redondo de 50 balas o tambor de silla de 75 balas
Sistema de funcionamiento: retroceso corto
Ritmo de disparo (cíclico): 800-900 dpm
Velocidad de bocacha: 756 mps

Izquierda: con máscaras para combatir la ferocidad de una tormenta de arena, dos hombres y una unidad de observación esperan para seguir señalando la posición de los emplazamientos de cañones británicos. Abajo: fuego pesado en el frente. Este artillero apunta un MG34 montado sobre trípode. Su cadencia de tiro lo hacía inigualable.



estuviese defendido por una pequeña guarnición. El Adem, sin embargo, resultó ser un «box» fuertemente defendido por una brigada. La división dividida en tres grupos de batalla, avanzó confiada hacia el objetivo, desconocedora del peligro que afrontaba, hasta que un preciso e intenso bombardeo cayó sobre ella. Tras la cortina de fuego llegaron los blindados británicos. La 9.ª se dispersó y se perdió el contacto, no sólo entre los grupos de batalla, sino también con el Africa Korps.

Las divisiones panzer también encontraron problemas viéndose en una situación bajo presión, pero la 90.ª División Ligera no podía ofrecer ayuda, pues sus propias unidades, avanzando a través de la inmensidad del árido desierto hacia El Adem, estaban sin compañía y sin apoyo.

En la mañana del 28 de mayo, primero un grupo de batalla y luego el otro de los que también se habían perdido restablecieron contacto, seguidos durante el día por la artillería divisional. La 90.ª División renovó su avance y se dirigió hacia el oeste para unirse al Africa Korps. El camino apareció bloqueado por un vasto campo de minas y la 90.ª División se detuvo. Los primeros intentos del 900.º Batallón de Ingenieros de abrir una brecha en las defensas fueron rechazados por un destructivo y preciso fuego de artillería; los zapadores fueron enviados a otro sector y consiguieron abrir un corredor en tres horas. Los vehículos de la 90.ª División fueron canalizados a través de este estrecho pasillo por donde las compactas columnas avanzaban lentamente. Los hombres, irritados e impacientes por el retraso, estaban notablemente nerviosos, causado éste por el descubrimiento, más allá del campo de minas abierto por los zapadores, de que había otro campo de minas, que también tenía que ser abierto. Antes de que llegase la orden, un solitario bombardeo británico, cruzando el campo de batalla, arrojó bengalas y después lanzó una pequeña tanda de bombas. El pánico estalló en la división, el grupo de vehículos en cabeza se lanzó hacia delante, sobrepasando a los zapadores que hacían su trabajo y entrando en el terreno aún sin limpiar por lo que varios volaron inmediatamente por los aires. El sonido de las explosiones extendió el rumor de que la RAF estaba bombardeando la columna. Era, desde luego, un blanco apetecible, una masa de autos inmóviles e incapaces de escapar. El caos estalló cuando los conductores, exhaustos por la falta de sueño e incapaces de pensar con claridad, dirigieron sus camiones fuera de las cintas de señalización, en plena zona sin aclarar de minas y volaron por los aires.

En el espacio de unos pocos minutos se perdieron 40 camiones, pero pronto se restableció el orden y las tropas, ensangrentadas pero invictas, se prepararon para volver a la acción.

Durante lo que quedaba de la noche del 28 de mayo, la división recuperó el contacto con el Africa Korps y sus hombres tuvieron libres unas horas para aprovecharlas en un merecido sueño reparador.

El 50% de los oficiales de la división y el 25% de los soldados fueron bajas

Al día siguiente, la batalla, que había empezado tan mal para los alemanes, fue volviéndose a su favor poco a poco.

En lugar de quedar atrapado el Africa Korps entre los campos de minas y los blindados aliados, los alemanes estaban ahora en una posición de ventaja: se habían abierto corredores en los campos minados, permitiendo así a los convoyes traer combustible, municiones y provisiones para las divisiones panzer.

Repostada, rearmada y firme bajo control, el Africa Korps rechazó los asaltos sin apoyo de una serie de brigadas blindadas británicas.

El «box» de Got el Ualeb fue destruido.

La 90.ª División Ligera tomó parte en la lucha por aplastar las defensas pero, antes de que estuviese completa la operación, Rommel ordenó a la división dirigirse al sur para capturar el «box» de Bir Hachim.

La batalla de ocho días que italianos y alemanes sostuvieron contra las fuerzas aliadas por ese pedazo de desierto resultó algo más que una simple batalla entre unidades. Fue un combate hasta el fin, du-

EL SUMINISTRO DE AGUA EN EL DESIERTO

Las audaces batallas intermitentes del norte de Africa suponían una tensión casi insostenible para los servicios logísticos tanto en las fuerzas del eje como en las fuerzas aliadas, y en ningún sitio se dejó sentir esta tensión como en el suministro de agua. Durante toda la guerra en el desierto, el Africa Korps tenía que apoyarse en 5 fuentes principales de agua; ninguna era de total confianza y todas estaban expuestas a una interrupción. Aunque la mayoría de las zonas del desierto eran servidas por pozos, muchos producían agua contaminada por petróleo que manaba del subsuelo, y el agua traída de



las zonas costeras más fértiles era demasiado salada. Unas pocas ciudades, especialmente Benghazi y Tobruk, tenían sin embargo sus propios manantiales. La mayoría de las ofensivas de Rommel eran muy tierra adentro y, por ello, los suministros de agua más cercanos de la costa servían de poco a las fuerzas avanzadas del Africa Korps. El agua la traía la marina alemana, pero la Royal Navy y los éxitos de la RAF en atacar convoyes, hicieron difícil mantener el flujo constante. Para compensar esas pérdidas, el Africa Korps desarrolló sus propias plantas de destilación para purificar el agua del mar y hacerla potable, pero rara vez se satisfacía por completo la demanda de agua. Los suministros capturados a los británicos, eran siempre una adición bienvenida a sus escasas raciones, pero las sucesivas ofensivas en muchas ocasiones forzaban hasta el punto del colapso.

Foto: el agua potable es purificada.

rante el cual los batallones contracarro y antiaéreos de la 90.ª División sufrieron numerosísimas bajas.

Ya desesperado, Rommel ordenó más bombardeos de diversión sobre la guarnición, pero no consiguió romper la moral de los defensores. Siguieron luchando tenazmente y las pérdidas de los regimientos de infantería de la 90.ª División debilitó su capacidad para dirigir fuertes ataques. Hasta el 11 de junio no cayó Bir Hachim aunque su captura no significó el final de combate. En la breve pausa que hubo antes de la vuelta al ataque, sobre la posición de la 29.ª Brigada India en El Adem, la división se reagrupó. Los sondeos mostraron que eran bajas el 50% de los oficiales de la división y el 25% de sus tropas. Desde el comienzo de la ofensiva se habían perdido 1.300 hombres.

La resuelta defensa de El Adem por la 29.ª Brigada India descalabró las unidades de infantería de la división y, puesto que incluso los asaltos más fuertes de la 90.ª División tuvieron poco efecto, una nueva orden de Rommel obligó a la división a volver apresuradamente con los elementos principales del Africa Korps.

Los batallones llegaron hambrientos, sedientos y exhaustos, pero se les ordenó dirigirse de vuelta a El Adem, una vez más.

Las terribles pérdidas sufridas por el 8.º Ejército, particularmente en blindados, había cambiado la situación. Aunque los indios seguían luchando contra una fuerza superior, Rommel trajo a la 21.ª División Panzer. Con el apoyo de los carros de combate la infantería de la 90.ª División Ligera atacó de nuevo.

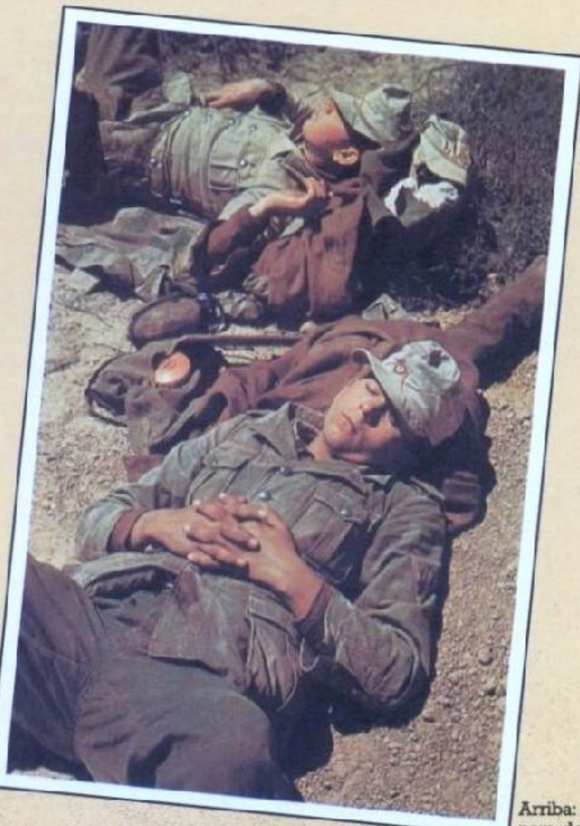
Se logró algo, sin que fuera una victoria total y completa. El ataque el 16 de junio del grupo de batalla Loewen, fue una prueba más de la furia con que luchaban ambos bandos. Aquel grupo formó un destacamento de asalto para derribar la última resistencia en El Adem y para aumentar su fuerza se trajeron tripulaciones de cañones de las baterías de artillería, que suplieran las pérdidas de la infantería, pero sólo pudieron ser pasados 70 hombres. A las 09,00, los hombres de Von Loewen avanzaron moviéndose rápidamente a través de unas densas cortinas de fuego de artillería de devastadoras ametralladoras. Dirigido por los oficiales de pelotón y compañía, el grupo de asalto presionó bajo el brillo des

piadado del sol, mientras que por cada yarda conquistada morían muchos hombres. Cada carga llegaba hasta la boca de los cañones enemigos, hasta que el ataque se debilitó y terminó.

Las pérdidas de la división habían sido terribles: un hombre de cada dos había resultado muerto, herido o desaparecido.

En el *Sonderverband* 200, un regimiento formado por emigrantes alemanes y voluntarios árabes, se perdieron más de 100 hombres en un único día. A mediados de junio, la fuerza del *Sondervarband* era la de un simple batallón. El 155.° Regimiento de Infantería también estaba diezmado, sólo quedaban 3 cañones contracarro en el 3.er Batallón y el 2.° había perdido 5 oficiales durante el combate en El Adem. El «box» cayó, por fin, el 17 de junio. Inmediatamente, tanto el 220.° como el 361.° Regimientos recibieron la orden de encabezar el asalto a Tobruk. Los restos de la 90.ª fueron asignados para que llevasen a cabo una marcha a través del desierto hacia Mersa Matruh y así destruir a los británicos en retirada hacia el Nilo. Tobruk cayó rápidamente.

Hubo muchas noches en vela, y los hombres perdieron la noción del tiempo; estaban en peligro de desorientarse por la fatiga y, además, enfermedades que hubieran sido tratadas con facilidad un mes antes, afectaban ahora con dureza a los exhaustos combatientes: los desórdenes estomacales eran corrientes y la disentería abundante.



Arriba: momento de descanso para dos jóvenes miembros de la 90.ª División. Abajo: un vehículo alemán arrastra a gran velocidad un cañón contracarro PAK 38 de 5 pul. hacia una zona avanzada. La movilidad por parte de Rommel jugó un papel vital en la derrota británica.

Hasta donde alcanzara la vista, había las más sangrientas escenas de muerte y destrucción

El 29 de junio, con Mersa Matruh en manos del Eje, un radiante Rommel habló a las desfallecidas tropas que estaban a su mando: «Vuestros pases de permiso os esperan en El Cairo.» Sin embargo era necesario un último esfuerzo. Concentró los mejores elementos de combate de la 90.ª División bajo el mando del mayor Briel, oficial principal del 606.° Batallón Antiáereo y le dio los detalles de su misión. Tenía que dirigir una guardia avanzada del batallón y cañones auto-propulsados en una incursión a través de las líneas británicas. El objetivo era el Nilo, y el Grupo Avanzado de Briel la punta de lanza de todo el Africa Korps. Las palabras de despedida de Rommel para Briel fueron: «Dirígete a Alejandría. Tú y

yo tomaremos café en el Shepherd en El Cairo.»

Briel dividió su grupo en tres destacamentos de igual fuerza y composición. Sus órdenes eran esquivar al enemigo, pero si esto resultaba imposible, la fuerza tenía que rodear y destruir cualquier oposición mediante las tácticas de batalla convencionales. Estas eran una simplificación de los propios métodos de Rommel: un grupo tenía que atraer la atención del enemigo, mientras un segundo hacía un ataque por un flanco.

Las primeras horas del avance no tuvieron ninguna oposición seria. Muchas unidades del 8.º Ejército británico retrocedían y el grupo de Briel pudo avanzar hacia adelante. Las crónicas de después de la batalla estaban repletas de descripciones de inmensas nubes negras de humo grasiento procedente de los depósitos de petróleo y suministros que el 8.º Ejército había traído al desierto y ahora se veía obligado a destruir para evitar que fueran a parar a manos de los alemanes, ante el avance de éstos. Kilómetros tras kilómetros, tan lejos como alcanzaba la vista, se ofrecían escenas dramáticas de muerte y destrucción causadas por el empuje de los «hunos».

Al comenzar la tarde del 29 de junio, el Grupo Briel había conquistado sus primeros objetivos pero, por propia iniciativa, el comandante llevó adelante a sus hombres, dirigiéndolos a través de la noche. Los hombres tiritaban en sus incómodos abrigos y sus estrechos pantalones pero, a medianoche, la guardia avanzada había cruzado el camino de Abd El Rahman. En menos de 12 horas, se habían cubierto más de 120 km, y Alejandría quedaba ya a sólo 100 km. Los hombres estaban totalmente agotados pues no habían tenido descanso desde el comienzo de la ofensiva, en la última semana de mayo.

Durante la noche, Briel recibió una desconcertante orden: Rommel se dirigía hacia él para detener el avance y esperar a que el resto de la 90.ª División Ligera llegase. Briel esperó a que se acercara su apoyo y observó a varias grandes unidades del 8.º Ejército que se retiraban a sus posiciones en dirección a El Alamein. Llegó una nueva orden con la novedad de que el Grupo Avanzado Briel tenía que ser dispuesto el 1 de julio y reorganizarse como grupo de batalla con sus propios cañones contracarro, artillería, zapadores e infantería.

En las primeras luces del 1 de julio, el África Korps, concentrado a lo largo del frente de El Alamein, recibió la orden de atacar, esperando conseguir una rápida victoria.

El asalto alemán avanzó cubierto por una tormenta de arena. La Inteligencia alemana, sin embargo, no sabía que la línea de El Alamein, extendida a lo largo de la estrecha franja entre el mar y la depresión de Oattara, había sido fuertemente atrincherada.



Capitán, 90.ª División Ligera, África del Norte

La asignación de unidades de la Luftwaffe a formaciones de tierra era una práctica común en las fuerzas armadas del III Reich; este Hauptmann podía haber mandado una unidad antiaérea de la 90.ª División Ligera. Chaqueta y pantalones son modelos tropicales de la Luftwaffe y, entre otras características destacables, se observa la insignia de ésta sobre el bolsillo pectoral derecho y el emblema de combate de tierra sobre el izquierdo. El rango está fijado por los dos puntos de la hombrera; el cordoncillo rojo alrededor de ésta, revela su servicio en el brazo de artillería Flak. Una cartera de mapas cuelga de su cinturón de cuero, al igual que la pistola P38 de 9 mm. Justo encima de los prismáticos se encuentra la cinta de la Cruz de Hierro, 2.ª clase.

«Cuando los cañones comenzaron a disparar, fue como si se hubiesen abierto las fauces del infierno»

La 90.ª División Ligera lanzó su asalto contra un puesto avanzado en Deir el Shein y conquistó el territorio en un solo día, aunque le costó a la división toda su artillería. Las órdenes de batalla del 2 de julio exigían que el ataque continuase, pero por entonces la mayor parte del Ejército alemán estaba demasiado agotado para ejecutar las órdenes de Rommel.

La fatigada infantería, sin embargo, saltó de sus trincheras al amanecer del 2 de julio e hizo su último esfuerzo. Un soldado de la 90.ª División recordaba así el ataque:

«Era como si las fauces del infierno se hubiesen abierto cuando los cañones británicos empezaron a disparar. Todos experimentamos bombardeos realmente salvajes, pero aquellos del 2 de julio nos destruyó por completo. No sólo en cuanto a las bajas, sino también en la moral, pues aquellos cañones disparaban una y otra vez sin cesar.»

Cubiertos por otra tormenta de arena, los descalabrados batallones de la 90.ª División Ligera se retiraron del ataque. La división había disparado su último cartucho. Sus hombres, agotados tras semanas de continua batalla, ya no podían más: la fuerza total de la 90.ª División Ligera había quedado reducida a sólo 58 oficiales, 247 NCO y 1.023 hombres desde la dura batalla de Gazala hasta la primera de El Alamein.

Bajo el diestro mando de Rommel, lo habían conseguido todo excepto el asalto final. Sin la preciosa agua y el vital combustible, hombres y máquinas forzados hasta los límites de la resistencia, se vieron obligados a detenerse.



BOMBARDEO DE PRECISION

Después de su incursión sobre las presas, los hombres del 617.° Escuadrón desarrollaron técnicas nuevas para convertir su bombardeo en el más preciso del mundo

Después de que la publicidad acerca de su espectacular ataque a las presas alemanas había amainado, el 617.° Escuadrón se enfrentaba a un futuro incierto. Ambos comandantes de vuelo figuraban entre los ocho tripulantes que murieron durante la Operación Castigo, y el comandante de Ala, Guy Gipson, VC, ya no dirigía las operaciones. Sin embargo, el comandante en jefe del Comando de Bombarderos, Sir Arthur Harris, estaba decidido a utilizar el escuadrón para realizar operaciones similares.

Se trajeron tripulaciones de relevo y tomó el mando como jefe de escuadrón, George Holden —delgado, rubio y enérgico. No fue sin embargo hasta mediados de julio que el escuadrón renovado comenzó a volar de forma operativa. Entonces, seis

Arriba: el Lancaster Avro, indudablemente el mejor bombardero pesado cuatrimotor inglés en la II Guerra Mundial. Invariablemente el principal bombardero utilizado por el 617.° Escuadrón; el Lancaster demostró ser apto para transportar una carga de bombas superior a la originalmente concebida por el fabricante —13.000 libras a una distancia de 650 millas o 5.500 libras hasta 2.350 millas— y su profundo y ancho compartimento de bombas estaba adaptado para transportar las armas especiales diseñadas por Barnes Wallis.

Lancasters bombardearon centrales eléctricas en el norte de Italia. De regreso a Scampton, se interrumpió la instrucción rutinaria para una excursión a Milán para lanzamiento de propaganda que hizo que el teniente de vuelo Joe McCarthy (el americano que había atacado la presa de Sorpe) se quejase amargamente de «vender los malditos periódicos».

Una quincena después de trasladarse a su nueva base en Coningsby, el 14 de septiembre, ocho Lancasters del 617.° Escuadrón, llevando cada uno una bomba de 12.000 libras, salieron para destruir las orillas del Canal Dormund-Ems desde una altura de 150 pies. Debido al mal tiempo, hubieron de regresar sin cumplir su misión. Ya de vuelta, el jefe de escuadrón David Maltby (que había destrozado la presa de Moehne) cayó al mar produciéndose «una tremenda explosión».

Al regreso de permiso el mes siguiente, el teniente de vuelo Micky Martin oyó que la operación se llevaría a cabo esa noche e insistió en ocupar el lugar de Maltby. Su tirador pensó que era un loco al presentarse voluntario para algo tan peligroso, y sus temores pronto se vieron confirmados. En el viaje de ida hacia el objetivo, Holden, que iba a coordinar el



BOMBARDEO NOCTURNO

En 1941 el informe Butt evaluó la eficacia de las misiones de bombardeo nocturno sin visibilidad del Comando de Bombarderos de la RAF. Sus conclusiones, basadas en el análisis de 600 fotografías aéreas, eran abrumadoras. Por término medio sólo un tercio de las tripulaciones que afirmaban haber alcanzado sus objetivos llegaron dentro de las 5 millas, y para el Ruhr la cifra era de 1 sobre 10. Naturalmente el problema más serio era el de la navegación. La primera ayuda a la navegación en Inglaterra, la llamada Gee, comprendía tres estaciones de radio en tierra transmitiendo señales de impulsos de forma que el oficial de navegación del bombardero podía fijar con precisión su posición. Pero el sistema podía ser fácilmente interferido. El radar entonces proporcionó ayudas más fiables. Al «Oboe», por el que dos estaciones terrestres en Inglaterra guiaban a un avión hasta el objetivo, le faltaba alcance. Pero en 1943 se introdujo el H2 S, que era un radar montado en un avión que exploraba la superficie directamente debajo del bombardero para producir imágenes que podía «leer» el oficial de navegación en conjunción con los mapas.

La tarea de localizar los blancos para los bombarderos que se aproximaban, era responsabilidad de la Fuerza de Exploradores. Los oficiales de navegación exploradores identificaban el objetivo, lanzando a continuación sobre el blanco bombas incendiarias señalizadoras. Las bengalas rojas ardían durante 8 minutos y durante el curso del bombardeo eran reforzadas con pasadas de señalización adicionales. Los bombarderos, divididos en una serie de oleadas, se dirigían sobre las bengalas encendidas. Arriba: insignia llevada por todos los oficiales de navegación en la RAF.

ataque por radio telefonía (R/T), topó con la artillería antiaérea y se estrelló convertido en una enorme bola de fuego. Llevaba cuatro de los hombres de la tripulación que acompañaron a Gibson en las operaciones de las presas. Todavía iban a ocurrir más desgracias. En el canal, el objetivo estaba cubierto por una densa niebla. Se perdieron cuatro Lancasters y otro arrojó al mar sus bombas al no poder localizar el canal.

El día después del desastre de Dormund-Ems, Martin tomó provisionalmente el mando. Esa misma noche se dirigió con seis Lancasters del 617.° Escuadrón al viaducto de Antheor, en el sur de Francia, por el que pasaba la vía férrea más importante a Italia, y lo atacaron con bombas de 1.000 libras desde 550 pies. Una vez más la precisión del bombardeo fue insuficiente y esto vino a reforzar las dudas del vice-mariscal del aire R. A. Cochrane, comandante en jefe del Grupo 5.°, al cual pertenecía el 617.° Escuadrón, acerca de la importancia de los ataques a baja altura por bombarderos pesados. Por tanto ordenó al 617.° que practicara con el nuevo visor (SABS) (Visor de Estabilización Automática de la Bomba) para lograr un error máximo de 100 yardas desde 20.000 pies.

Utilizando esta táctica, Martin llevó de nuevo el escuadrón a Antheor tres semanas después. Los resultados alentadores de la instrucción llevaron a Cochrane a esperar errores de 50 yardas o menores, desde 10.000 pies. Pero de los 10 Lancasters que bombardearon el 11 de octubre de 1943, seis tiraron su cargamento de bombas en un objetivo equivocado y los otros cuatro no colmaron las esperanzas de Cochrane.

Así que nadie estaba en condiciones de asegurar que el 617.° Escuadrón podía destruir blancos de precisión, cuando relevó en el mando a Martin, el comandante Leonard Cheshire. Un graduado de Oxford, alto y delgado de 25 años con dos períodos de servicio en bombarderos en su haber, era una mezcla de tranquilidad, excelente humor y eficacia implacable. Poco después de su llegada el Ministerio del Aire ordenó un asalto a gran escala sobre 60 objetivos en el norte de Francia. El 16 de diciembre de 1943, Cheshire llevó 9 Lancasters armados con bombas de 12.000 libras sobre un lugar de lanzamiento VI (aprox. 300 por 250 yardas) cerca de Abbeville. Precedidos por un aparato de señalización de la Fuerza de Exploración, el 617.° obtuvo un error medio de 94 yardas, pero los señaladores se quedaron a alguna distancia del objetivo y éste permaneció intacto. Ataques posteriores sobre este sitio y otros similares durante el mes siguiente subrayaron el problema de señalizar con precisión un pequeño objetivo desde una gran altura.

Durante su entrenamiento en enero de 1944, Cheshire y Martin trabajaron en un sistema de indicación a baja altura; lo utilizaban en acción de forma no oficial después de alcanzar las bengalas para iluminar el objetivo, picando con sus Lancasters hasta una altura sin precedentes de 400 pies para señalizar otro «objetivo especial». Aunque esta técnica producía mejores resultados en el bombardeo, los señaladores rebotaban por el impacto. Cuando el 617.° se trasladó a Woodhall Spa, Cheshire y Martin se concentraron en eliminar este defecto y hacia el final del mes estaban dispuestos a probar de nuevo. Esta vez el teniente de vuelo Les Munro tiró las bengalas, luego Cheshire y Martin soltaron sus señaladores de punto justo antes de salir del picado. Los indicadores ahora no rebotaron.

Cheshire explicó a Cochrane que había desarrollado prácticamente un método de señalización a baja altura, picando con un ángulo de 30 grados una vez que el objetivo se había identificado e iluminado. Prometía un alto grado de precisión. Si Cochrane sospechó que la «práctica» se había realizado bajo condiciones operativas, lo disimuló, dando su consentimiento a un experimento contra un blanco «característico» como eran las obras de Gnome-Rhone cerca de Limoges. Sin embargo, advirtió que 300 chicas francesas estarían trabajando en turno de noche y había hogares civiles cercanos. Ninguno de los dos deberían resultar dañados.

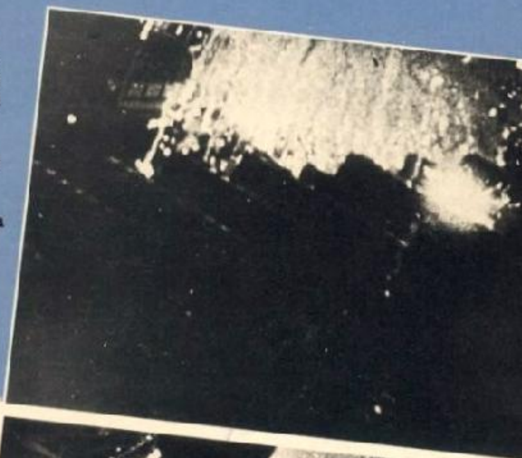
Así Cheshire condujo a 12 Lancasters a Limoges el 8-9 de febrero de 1944, llevando en su propio aparato un equipo de filmación de la RAF. Cuando los Lancasters se aproximaban, se dispersó una nube inoportuna y, «nosotros pudimos contemplar la luna detrás de la catedral a las orillas del río». El objetivo no estaba defendido, a excepción de unas pocas ametralladoras, y Cheshire hizo tres pasadas bajas sobre él, siendo correspondido por un reguero de figuras humanas saliendo de los edificios. A la cuarta pasada señaló el objetivo con incendiarias desde 200 pies, entonces Martin picó con señaladores de punto encarnado y los restantes 10 Lancasters del 617.º Escuadrón lanzaron señaladores de refuerzo para el grueso de la fuerza desde 3.600 m con las SABS. Las fotografías del reconocimiento posterior fueron impresionantes: sólo siete de las 48 naves de la fábrica se libraron de la destrucción. Las áreas residenciales quedaron intactas. Sir Charles Portal, jefe del Estado Mayor del Aire, señaló: «La más cálida felicitación a este escuadrón por su extrema precisión en el bombardeo».

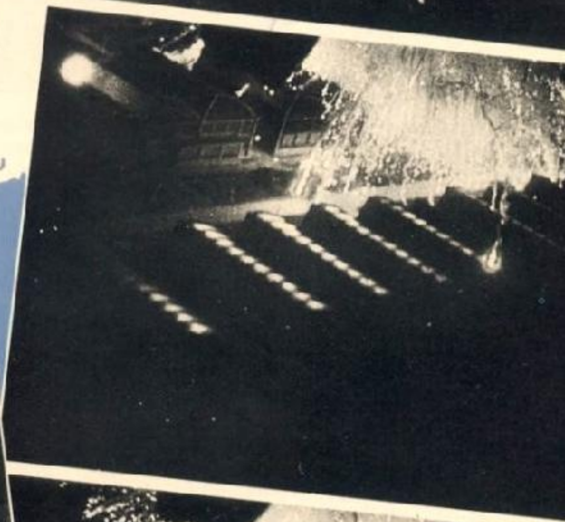
Con su ingeniero de vuelo herido y el operador de bombas muerto, condujo un Lancaster estropeado a Cerdeña

El viaducto de Antheor, rodeado por proyectores y asentamientos de cañones antiaéreos, iba no obstante a proporcionar una dura prueba. Cuatro noches después de la operación de Limoges el 617.º hizo otro intento para destruir este valioso enlace de comunicaciones del Eje, sabiendo que las bombas de 12.000 libras debían caer dentro de las diez yardas de los arcos. Fallaron intentos repetidos de Cheshire y Martin para señalar el objetivo volando desde el mar, y de vez en cuando Martin se aproximaba por tierra a baja altura, mientras Cheshire atraía el fuego enemigo en la bahía. Pero el valeroso esfuerzo de Martin también falló. Con dos motores parados, su ingeniero de vuelo herido y el operador de bombas muerto, condujo su Lancaster estropeado a Cerdeña, donde aterrizó sin frenos en una pequeña pista.

Mientras tanto, en Antheor, Cheshire intentaba infructuosamente por cinco veces más señalizar a baja altura, dejando caer de vez en cuando sus seña-

Izquierda: por el viaducto Antheor cerca de Cannes, muy bien defendido por instalaciones antiaéreas, discurría el enlace por ferrocarril de la costa entre Francia e Italia. Su destrucción dependía de una señalización extremadamente precisa, pues la bomba tenía que caer dentro de las 10 yardas de la estructura. El 617.º Escuadrón atacó el viaducto tres veces, pero las tres incursiones tuvieron lugar antes del desarrollo de la técnica de Cheshire de señalización desde baja altura con un Mosquito. El viaducto finalmente fue destruido por los bombarderos americanos. Abajo a la derecha: Cheshire hizo la primera prueba oficial de su nueva técnica de señalización a baja altura sobre el objetivo ligeramente defendido, de la fábrica de motores de aviación Gnome-Rhône en Limoges. La secuencia de fotografías muestra sus señalizadores incendiarios iluminando los talleres de la fábrica. Abajo: un penacho de humo procedente de la planta, en una fotografía de reconocimiento diurno. La fábrica fue totalmente destruida y el personal laboral civil no sufrió baja alguna.







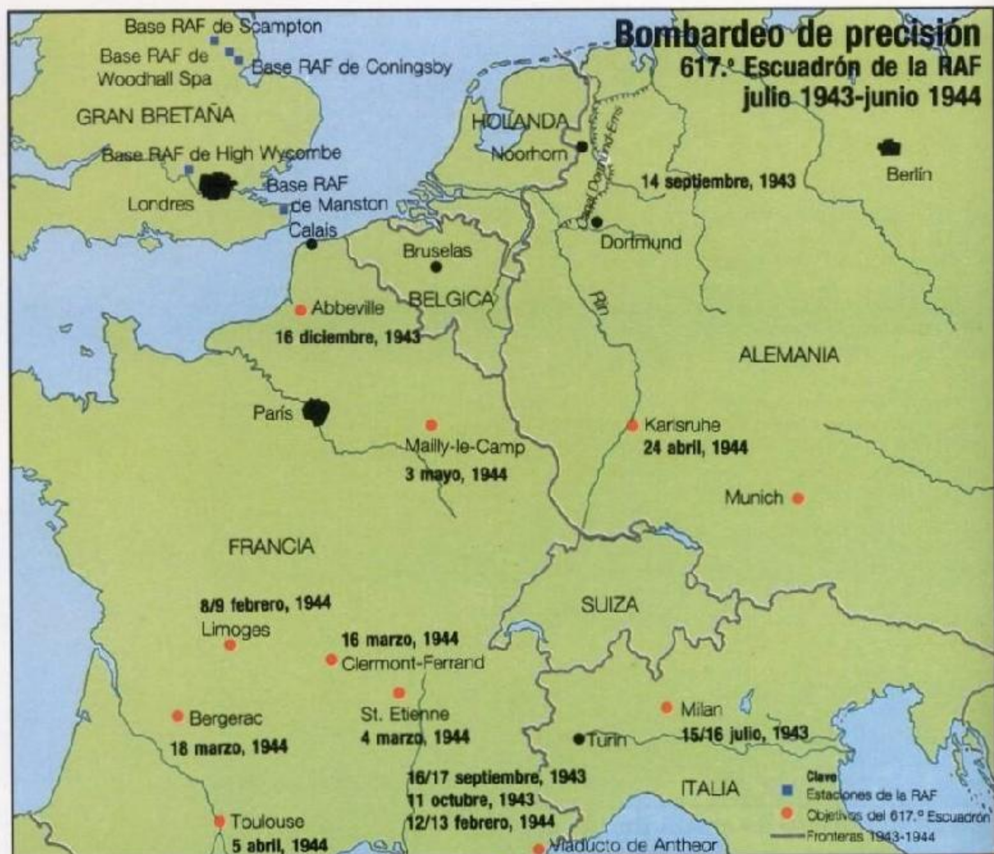


EL COMANDANTE DE ALA LEONARD CHESHIRE

Leonard Cheshire aprendió a volar en los biplanos del Escuadrón aéreo de la Universidad de Oxford en 1937. Solicitó un destino en la RAF y cuando estalló la guerra fue destinado a los bombarderos Whitley del Escuadrón número 102. Cheshire se esforzó por lograr una compenetración absoluta con su aeronave, una práctica que iba a salvar muchas vidas de tripulantes. En una incursión sobre Colonia un proyectil explosionó en su avión, que a pesar de todo siguió volando hasta lanzar sus bombas. Transferido a los Halifax del Escuadrón n.° 35, realizó 50 incursiones y se le concedieron varias medallas. En agosto de 1942 se le nombró comandante del Escuadrón n.° 76 y dirigió incursiones sobre Italia y Alemania. El 1 de abril de 1943 fue destinado a Marston Moor por el vicemariscal del aire Carr para supervisar la conversión de tripulaciones de bombarderos medios a pesados. Entonces renunció a su nuevo empleo de capitán de



grupo para convertirse en el comandante del 617.° Escuadrón en octubre de 1943. Cheshire, mientras estaba esperando la terminación de la bomba Tallboy, desarrolló una técnica de señalización a baja altura, llevando a cabo la tarea en Lancasters, luego en Mosquitos y finalmente en un Mustang P-51 americano. Cheshire voló en 40 incursiones con el 617.° Escuadrón, destruyendo blancos clave alemanes. Habiendo volado en 100 misiones con 4 escuadrones se concedió a Cheshire la Cruz Victoria. Dejó el 617.° Escuadrón en julio de 1944.

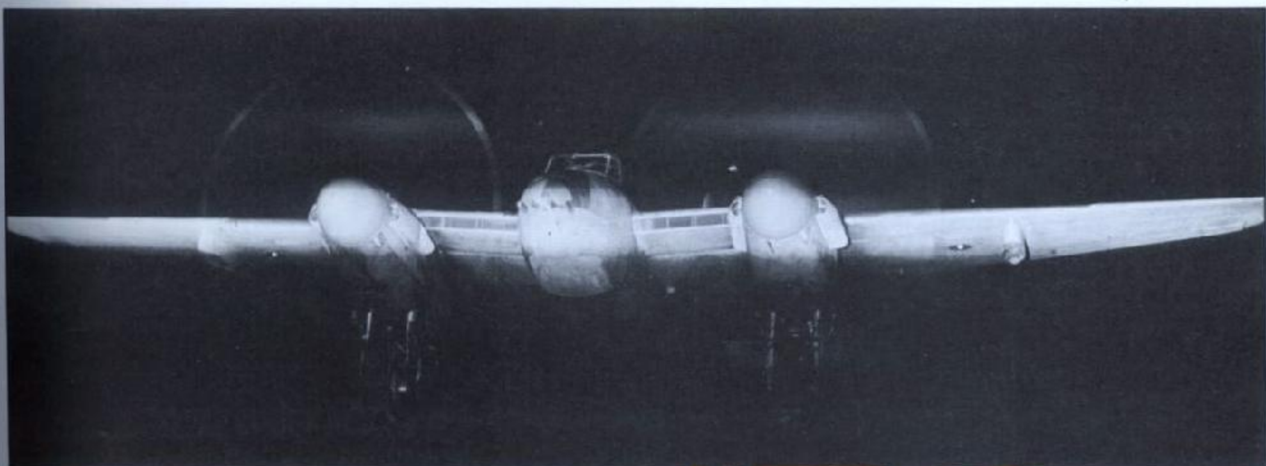


ladores desde 5.000 pies. Fallaron por 100 yardas. Advirtió a los nueve Lancasters que estaban orbitando que compensaran este error y, aprovechándose al máximo de su ataque, tiraron ocho bombas dentro de las 20 yardas del viaducto —sólo a 10 yardas del punto ideal. Cochrane relevó del vuelo a Martin después de tan arduo período de servicio y Cheshire dividió el escuadrón en tres escuadrillas al mando de Munro, McCarthy y Shannon.

Durante la primavera de 1944, el 617.° atacó con éxito varias fábricas en Francia con admirable precisión, escasas bajas y pocas pérdidas de aviones. La mala visibilidad frustró una operación contra La Recamerie cerca de Saint-Etienne, haciendo que Cheshire informara de mal humor por la telegrafía sin hilos (W/T): «Ataque infructuoso. Me remito a su predicción del tiempo» (que ha predicho cielos claros). En Clermont-Ferrand, sin embargo, pudo ex-



El Mosquito F.B.VI que lleva la marca NS993, el cual fue pilotado por el comandante de Ala Leonard Cheshire en la acción sobre Munich el 24 de abril de 1944. Fue una de las primeras incursiones sobre la ciudad.



presar después de sólo siete minutos: «El Complejo Michelín parece una hoguera». Oficialmente, el 617.° alcanzó «un éxito operativo sobresaliente y representó un gran paso adelante en el desarrollo del bombardeo de precisión». En marzo, Cheshire estaba convencido de que la señalización a baja altura, traería los mejores resultados.

Persuadió a Cochrane para que le permitiera probar un perfeccionamiento de este método. El 5 de abril de 1944 Cheshire partió en un Mosquito, de maniobrabilidad y velocidad mayor a la del Lancaster, hacia lo que ha sido descrito como «la etapa más importante en el desarrollo del bombardeo de precisión de noche». Señalizó desde baja altura una factoría de reparación de aviones en Toulouse, permitiendo a 140 Lancasters del Grupo 5 bombardearla «con unos efectos terribles». Su logro fue tan sorprendente que el Comando de Bombarderos decidió dar al Grupo 5 «un cometido independiente para atacar objetivos de precisión por la noche», asignándole el 627.° Escuadrón de Mosquitos de forma que, precedidos por los Escuadrones 627 y 617, el Grupo 5 podía hacer su propia señalización. Poco después llegaron cuatro Mosquitos para McCarthy, Shannon, y los tenientes R. S. D. Kearns y G. E. Fawke.

Arriba: una «maravilla de madera» calienta motores para un vuelo nocturno. Puesto en servicio a principios de 1943, el Mosquito FB VI fue un avión ideal para la señalización a baja altura, siendo rápido (era capaz de hacer 278 MPH a la altura del nivel del mar, 329 MPH a 20.700 pies) y maniobrable. Diseñado para transportar hasta 1.000 libras de bombas, iba armado con cuatro cañones de 20 mm y 4 ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas. Abajo a la derecha: el libro de vuelo de Leonard Cheshire. Se le concedió la Cruz Victoria después de la incursión sobre Munich el 24 de abril. El 3 de mayo, él y el jefe de escuadrón Shannon lograron el éxito en lanzamientos en picado sobre el gran depósito militar de Mailly-le Camp con anterioridad al día D.

Desde mediados de abril hasta finales de mayo, el error medio de bombardeo para los ataques dirigidos por el 617.° fue de 380 yardas, en comparación con las 680 yardas en ataques a gran altura para blancos similares. No todas las operaciones salieron perfectas, sin embargo. En el gran depósito militar de Mailly-le-Camp, el 3 de mayo, los cazas nocturnos atacaron a los Lancasters del grueso, derribando 42 de 338, de lo cual Cheshire culpó a la «inflexibilidad» por parte del controlador sobre el objetivo, cuyo retraso en enviar una segunda oleada de bombarderos se había hecho estrictamente de acuerdo con el plan preparado. En contraste, «la flexibilidad de la táctica» jugaba un papel importante en los éxitos del 617.°.

La importancia de la técnica de Cheshire fue subrayada el 24 de abril de 1944 en Munich, el centro histórico del nazismo y un importante nudo ferroviario. Mientras 250 Lancasters se aproximaban desde una dirección, nada común, del sudeste de Francia, 6 Lancasters del 617.° lanzarían bengalas de diversión y señaladores sobre Milán. El 627.° Escuadrón de Mosquitos esparciría «Window» (tiras de papel de estaño que creaban una imagen falsa de los aviones en el radar de los alemanes) sobre Munich y





CAZAS NOCTURNOS ALEMANES

A medida que la II Guerra Mundial progresaba, los escuadrones de cazas nocturnos alemanes equipados con radar se dedicaron cada vez más a la interceptación de las formaciones de bombarderos ingleses. A principios de 1944 los cazas nocturnos alemanes fueron dotados de un nuevo sistema de radar, el Lichtenstein SN 2. A diferencia de su predecesor, el Lichtenstein C-1, no era afectado por el «Window» y era capaz de localizar un bombardero a 4 millas de distancia. Una vez localizado el bombardero, era guiado hasta que el piloto del caza lograba el contacto visual con su víctima. El ataque clásico del caza nocturno se conoció como «von unten hinten» (desde debajo y por detrás). El caza se aproximaba desde la posición más baja posible para evitar el armamento de la torreta trasera del bombardero y disparaba sus armas delanteras, desde una posición inclinada hacia arriba, al fuselaje del bombardero. El descubrimiento de que las tripulaciones de los Lancaster y Halifax no podían ver directamente debajo de sus aviones condujo a un arma de lucha nocturna completamente nuevo denominada «Schrage Musik» (inclinación o Jazz). Constaba de un par de cañones de 20 mm montados sobre la bóveda del aparato para disparar casi verticalmente. Esto permitía al piloto volar justo debajo del bombardero, sin ser visto.

otra fuerza de bombarderos atacaría Karlsruhe. Cuatro Mosquitos del 617.° Escuadrón, operando a distancias extremas y pilotados por Cheshire, Kearns, Shannon y Fawke, iban a señalizar el objetivo desde baja altura. El oficial de navegación de Cheshire, el oficial de vuelo Pat Kelly, al enterarse de que los depósitos suplementarios no podían sujetarse bien, decidió que debían repostar en Manston, en Kent. Entonces predijo alegremente: «Puede que regresemos, pero probablemente no lo hagamos.» Cuando las cuatro tripulaciones se dirigían a sus aviones en Manston, Cheshire comentó «la maravillosa puesta de sol». Shannon se dirigió a los otros al contestar ásperamente: «Al diablo las puestas de sol. Lo que me interesa son las salidas de sol.»

En las primeras etapas del vuelo, sobre el Mar del Norte y continente europeo, los Mosquitos encontraron mal tiempo. Martin estaba efectuando incursiones de hostigamiento contra aeródromos enemigos para distraer y atraerse a los cazas nocturnos. Después de un corto intercambio de saludos, Martin deseó a Cheshire «la mejor suerte» y los Mosquitos volaron a través de las nubes que se iban desvaneciendo y el fuego antiáereo que iba aumentando. Pronto divisaron proyectores delante de ellos y unos destellos poco amistosos perforaron la oscuridad. Habían llegado a Munich, y Cheshire empezó su picado a través de las explosiones, bengalas y cables de los globos de los 5.000 hasta los 700 pies, para señalar el objetivo. Casi mareado por la fuerza de la gravedad, Cheshire esquivó las partes superiores de los tejados antes de elevarse. Los otros tres Mosquitos reforzaron sus señales y los Lancasters del 617.° Escuadrón incrementaron las hogueras a medida que el grueso bombardeaba.

A pesar de la escasez de combustible, Cheshire continuó orbitando el objetivo por debajo de los bombarderos, a la altura de 1.000 pies durante 12 minutos, después de lanzar sus señales con su avión iluminado por los incendios del suelo y los haces de los proyectores preparados para corregir cualquier imprecisión de importancia en el bombardeo del grueso. Pensaba que las probabilidades de que fuera alcanzado por una de las bombas que caían eran «muy ligeras». A la larga, satisfecho de haber hecho todo lo posible, Cheshire tomó el camino de regreso abandonando la zona de objetivos, como de costumbre y de forma contraria a lo reglamentado, él y Kelly encendieron sus cigarrillos para descansar. De repente, el Mosquito se vio inundado de luz y golpeado por los proyectiles cuando entraron en un cinturón defensivo. Durante 40 millas Cheshire sudó, se retorció y maldijo hasta que salieron de la zona.

Ahora Kelly podía dedicar toda su atención a la conservación de su escaso combustible, dirigiéndose hacia Manston con un remanente de sólo diez minutos de vuelo. Sin embargo, sus desventuras no se habían acabado todavía. Al aproximarse a la pista Kelly hizo una observación sobre «unas luces extrañas» abajo. Instantáneamente Cheshire se dio cuenta de que eran las de los cañones de un caza alemán que estaba atacando a Fawke quien, con los alerones bajados y preparado para aterrizar, ofrecía un blanco perfecto. Afortunadamente la puntería del alemán no fue certera. Cheshire le gritó a Kelly que apagara inmediatamente las luces de navegación, y en medio del pánico Kelly apagó todo lo que pudo alcanzar con sus manos. Como las luces de pista habían sido también rápidamente apagadas, y siendo imposible permanecer en el aire más tiempo por falta de combustible, Cheshire hizo un aterrizaje intuitivo en la más completa oscuridad. Ninguno de los Mosquitos regresó con más de 15 minutos de combustible en sus indicadores.

Al día siguiente los aviones de reconocimiento confirmaron tanto la precisión como la efectividad de la operación. Cheshire había demostrado que un objetivo bien defendido en Alemania podía ser señalado visualmente sin necesidad de utilizar visor, picando a baja altura. El método desarrollado contra objetivos de precisión en Francia, había sido probado de forma definitiva para operaciones del grueso de la fuerza contra el núcleo central del enemigo.

La contribución del 617.° Escuadrón a los desem-



Izquierda: dos Messerschmitt BF 110 equipados con el radar Lichstentein C-1. A pesar de estar diseñado como un caza de escolta a larga distancia, el BF 110 demostró ser complicado de manejar y lento de aceleración en comparación con los aviones de caza monoplaza británicos, y se construyeron modelos posteriores específicamente para el papel de caza nocturno. Página anterior: un lanzamiento de «Window», tiras de papel aluminio que interferían con éxito el radar alemán hasta la introducción del equipo Lichtenstein SN-2.

Oficial de Vuelo, 617.° Escuadrón, 1944-45

Miembro de las Fuerzas Reales Australianas sirviendo en el 617.° Escuadrón, este tripulante de Lancaster lleva uniforme de instrucción estándar de la Fuerza Aérea, sobre el que va un chaleco salvavidas. Su indicativo de nacionalidad va en la parte superior del brazo izquierdo y su graduación en las barras de sus hombreras. Un gran número de militares de la Commonwealth sirvieron en la RAF durante la II Guerra Mundial, haciendo una valiosa contribución a la ofensiva estratégica de Inglaterra contra Alemania.

barcos del día D tuvo bastante menos dramatismo. La operación «Taxable» suponía una incursión de distracción para convencer al enemigo de que un convoy se estaba aproximando a la costa francesa en la región de Calais en vez de Normandía.

Después de varias semanas de entrenamiento complejo y agotador, a las 23.00 horas del 5 de junio cada uno de los ocho Lancasters transportaba 12 hombres, incluyendo un piloto extra y un oficial de navegación.

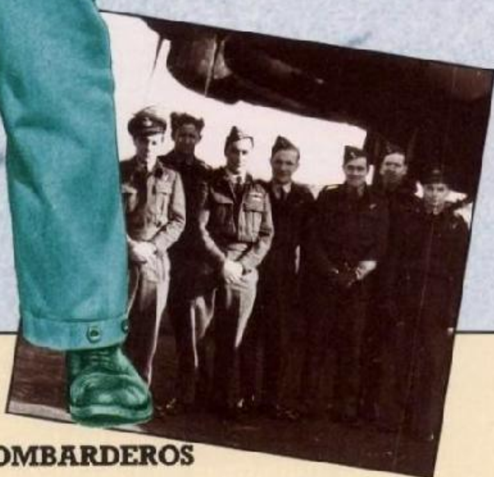
Ocho Lancasters se hicieron cargo de una maniobra precisa para asegurar la continuidad absoluta en la misión del convoy fantasma

Partiendo de un punto predeterminado sobre el Canal, los aviones adoptaron una formación establecida para lanzar «Window» a intervalos de 4 segundos durante 36 segundos, después cesar durante 32 segundos y repetir el proceso otros 36 segundos, simulando un convoy que marchara a siete millas por hora a efectos del radar enemigo.

Cuatro horas después un segundo grupo de ocho Lancasters tomaban el relevo en una maniobra precisa y delicada para asegurar la continuidad absoluta y la no interrupción de la misión del convoy fantasma. Este segundo grupo acabó su misión al alba, ya a la vista de las costas francesas. La operación salió a la perfección y se engañó a los alemanes, pero Cheshire todavía la consideraba como una «misión para un hombre de paja» y Shannon escribió en su libro de vuelo: «Un éxito, pero un maldito fastidio.»

La operación «Taxable» fue la consecuencia lógica a las acciones anteriores de precisión sobre Francia. El 617.° Escuadrón había ganado su reputación ahora como unidad especialista en señalización y bombardeo, bastante diferente de las incursiones contra las presas. También había logrado una segunda Cruz Victoria, concedida a Cheshire después de Munich. El insistía, sin embargo, en que la condecoración era «para todos los del 617.° Escuadrón» y dedicaba una mención especial para Shannon y Martin.

El 617.° Escuadrón ya no podía ser clasificado como un «escuadrón de operaciones sencillas» o «un suicida». Después de un intervalo de 13 meses estuvo a punto de reanudar su asociación con Barnes Wallis, quien pronto iba a tener otras dos de sus bombas especiales para ellos: Tallboy y Grand Slam.



Uno de los Mosquito que se destacó con Leonard Cheshire en la incursión sobre Munich, el 24 de abril de 1944, estaba pilotado por el teniente de vuelo Terry Kearns, DSO, DFC, DFM, Neozelandés, se le ve arriba (3.° por la izquierda) con los miembros de la tripulación del Lancaster que también voló en operaciones con el 617.° Escuadrón.

INCURSION DE BOMBARDEROS

«Llegamos sobre el objetivo a una altura de 4.000/5.000 pies unos cinco minutos antes de la hora H en que estaba previsto que se lanzaran las primeras bengalas con paracaídas. No había luna pero el cielo estaba muy claro y podíamos ver la zona de construcciones debajo de nosotros.

Las defensas, en gran número, estaban disparando. Los proyectores explorando el firmamento y los Lancasters que llegaban eran recibidos con una cantidad considerable de fuego antiaéreo tanto ligero como pesado. Las bengalas descendían perfectamente y a su hora —dos hileras de potentes luces en paracaídas a 3.000 pies y con una separación de 200/300 yardas. El objetivo —una gran plaza en el centro de la ciudad— era perfectamente visible entre las dos hileras de luces. Mi ataque suponía un picado muy vertical a través de las bengalas con paracaídas, soltando las bombas de señalización desde unos 1.500 pies, luego un brusco final del picado y una fuerte elevación de salida, evitando las bengalas y otros obstáculos. La fuerza de señalización, con anterioridad a esto había recibido poca atención, pero ahora los proyectores y el fuego «Ack Ack» de las armas ligeras hacían las pasadas de señalización más difíciles. Una vez nos vimos libres de las defensas, giré para observar la precisión del bombardeo y la continuidad de los señalizadores en el objetivo», por lo que nos dirigimos de regreso a casa». Teniente de vuelo Terry Kearns, varias veces condecorado.



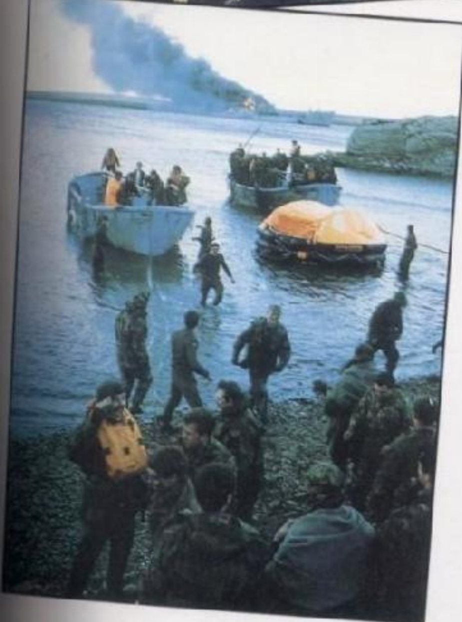
TENIENTE CORONEL DAVID CHAUNDLER

David Chaundler se unió al Regimiento de Paracaidistas como soldado raso en 1962; marchó a RMA Sandhurst y fue encuadrado en el 3.er Batallón en 1964, cuando la unidad servía en Bahrain. Prestó servicio como jefe de pelotón en Borneo en la época en que la Federación Malaya era defendida de las pretensiones de Indonesia, en los años 60, y en 1970 fue ayudante del 2.° Batallón. En este periodo, el 2.° de Paracaidistas llevó a cabo tres misiones en Irlanda del Norte como parte de las fuerzas de seguridad. Tras una corta labor en el Colegio de Adiestramiento del British Army Staff, en Camberley, Chaundler trabajó en el Ministerio de Defensa. En 1977 se le envió a Berlín y sirvió hasta 1979 como jefe de compañía en el 2.° de Paracaidistas. Después, hasta 1981, mantuvo un puesto en los Cuarteles Generales del Ejército en Lisburn, Irlanda del Norte. En esta época un convoy que transportaba hombres del 2.° de Paracaidistas cayó en una emboscada del IRA, en Warrenpoint, muriendo 18 soldados.
Chaundler estaba, una vez más, en el Ministerio de Defensa en 1982, al producirse la noticia de la muerte de «H» Jones, oficial al mando del 2.° de Paracaidistas en la batalla de Ganso Verde. Chaundler voló a las Malvinas y tomó el mando del 2.° de Paracaidistas durante el resto de la guerra contra Argentina; finalmente, dejó el mando en agosto de 1984. David Chaundler fue condecorado con el OBE en la lista de Honores de Año Nuevo de 1985.

ATAQUE NOCTURNO

Ensangrentados en el áspero combate por Goose Green y Darwin, los hombres del 2.° de Paracaidistas atravesaron la Malvina Oriental y se lanzaron al asalto contra las fuerzas argentinas en las laderas de la Cresta del Telégrafo





Página anterior: en la tarde del 3 de junio, el único helicóptero Chinook superviviente fue empleado por el general de brigada Tony Wilson para llevar al 2.° de Paracaidistas desde Ganso Verde a Fitzroy. Algunos miembros del staff del general de división Moore en San Carlos se enojaron por este transporte, pues pensaban que ésto hacía al 2.° de Paracaidistas muy altamente vulnerable ante los ataques aéreos y bombardeos argentinos. Arriba: un «Guardia Galés» herido en el ataque al LSL (Landing Ship Logistic), de nombre *Sir Galahad*, es ayudado por paracaidistas a bajar de un helicóptero de rescate Sea King. (Puede verse al padre David Cooper a la izquierda.) Izquierda: supervivientes desembarcan con sus botes salvavidas en una playa cerca de Fitzroy. El *Sir Galahad* arde furiosamente a sus espaldas. Derecha: las cabañas de esquileo en Fitzory ofrecieron a los paracaidista una oportunidad para dormir. Este paracaidistas prepara comida con su hornillo reglamentario de combustible sólido.

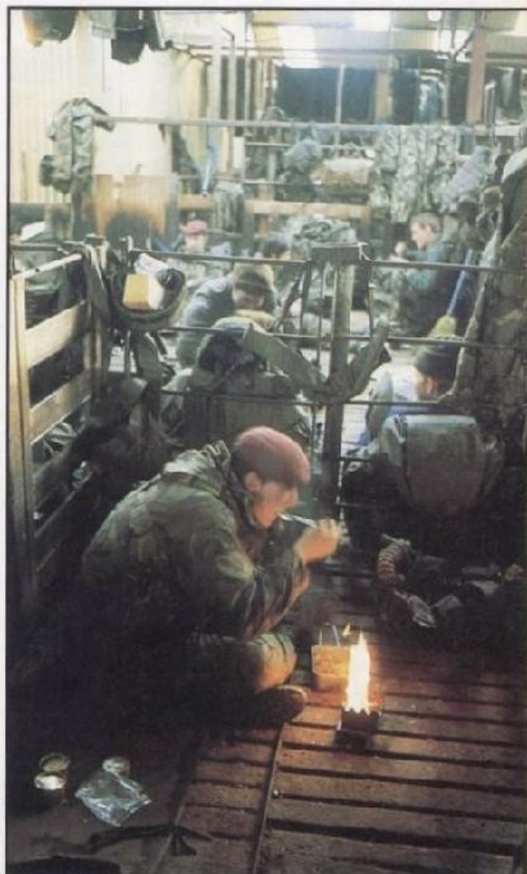
Cuatro días después de la muerte de «H» Jones en la batalla de Ganso Verde el 28 de mayo de 1982, me uní al 2.° de Paracaidistas para tomar el mando. Tras volar desde la isla Ascensión, me lancé en paracaídas al mar desde un Hércules y fui recogido por un helicóptero Sea King, que me trasladó al HMS *Fearless*, en San Carlos. Al reunirme de nuevo con el batallón, del que había sido antes su ayudante y también su jefe de compañía, me encontraba como en mi casa.

A pesar de las ausencias originadas por la reciente batalla y de la que aún quedaban rastros en los rostros de los hombres, aún reconocí a muchos, algunos de los cuales llevaban armas argentinas, junto a los más dispares uniformes. Mi recibimiento podía haber sido exactamente el mismo que en Berlín, Aldershot o Irlanda del Norte, sólo las circunstancias eran diferentes.

Mi batallón, el 2.° Batallón, Regimiento de Paracaidistas, se iba a convertir, quizás, en la fuerza de tierra más célebre de la guerra de las Malvinas. La oportunidad para conseguir nuestra reputación en 1982 fue en parte una casualidad, pues si los argentinos hubiesen invadido unos días después de cuando lo hicieron, el batallón podía haber estado en camino hacia Belize para una estancia de seis meses. Sin embargo, desde que el 2.° de Paracaidistas ocupaba otra vez la posición más al sur tras el desembarco en San Carlos, éste se convirtió en la elección lógica para el ataque a Ganso Verde. Luego, se le encomendó al 2.° de Paracaidistas, entonces el batallón reserva de la Brigada Comando en el asalto a las montañas de alrededor de Puerto Argentino, la misión de capturar Wireless Ridge, con lo cual era el único batallón enviado contra los argentinos por segunda vez. El azar jugó ciertamente un importante papel, pero prefiero pensar que fueron la grandeza, las tradiciones y el entrenamiento del batallón los que contribuyeron al éxito en la guerra de las Malvinas.

Mediante el sencillo recurso de una llamada a la casa de un isleño en Fitzroy a través de la conexión telefónica urbana con Swan Inlet, se pudo saber que Bluff Cove y Fitzroy estaba desocupadas por las tropas argentinas. Durante la tarde del 3 de junio y la mañana siguiente el batallón voló para ocupar las dos instalaciones, utilizando el único helicóptero disponible; de un golpe se transportaron 82 soldados completamente armados, todo un récord. Siguieron nueve días de tregua en los que se intentaron recuperar de los efectos de la encarnizada batalla de Ganso Verde, utilizándose los refugios de estas dos instalaciones para que los soldados, en turnos, pudieran descansar más confortablemente.

El 6 de junio fuimos relevados por los Guardias Escoceses en Bluff Cove y, con el batallón ahora concentrado alrededor de Fitzroy, completamos nues-



tros preparativos: raciones, baterías de radio, medicamentos y munición. Este período quedó ennegrecido por el desastroso ataque sobre el buque de desembarco *Sir Galahad*, que ocurrió en Fitzroy, y no en Bluff Cove, como dijo la prensa. Los Guardias Galeses eran viejos amigos ya que, recientemente, habíamos servido juntos en Berlín y después en South Armagh, y ahora nos tocaba la triste misión de sacar del mar a muchos de ellos. Al día siguiente recibí con alivio la orden de movilizar el batallón hacia el flanco norte. Estábamos listos para marchar y Fitzroy ya sólo era un triste y amargo recuerdo.

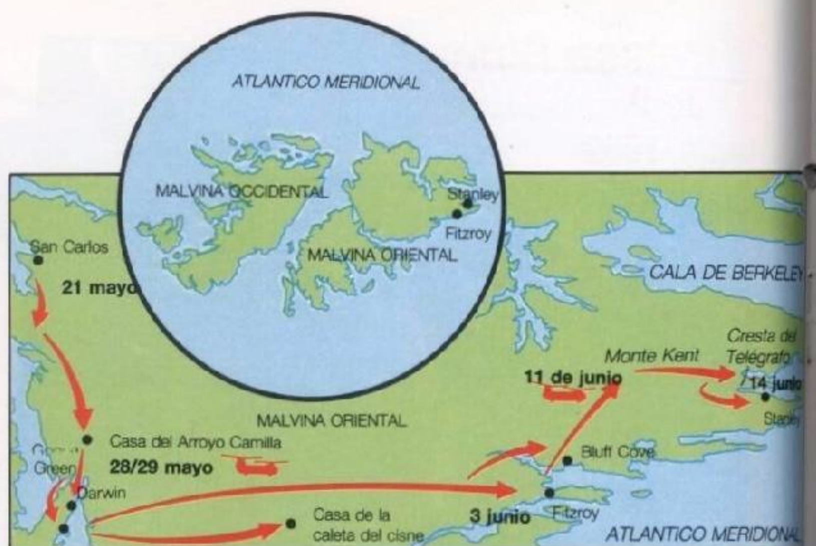
Fue una noche espectacular. Mientras marchábamos en una sola fila (conocida popularmente como la «serpiente aerotransportada»), haciendo nuestro camino alrededor de los campos de minas argentinos y sus periódicos bombardeos de artillería, pudimos ver enfrente de nosotros al 3.° de Paracaidistas atacando Mount Longdon, y al Comando 45 haciendo lo mismo en Two Sisters (Dos Hermanas) a nuestra derecha.

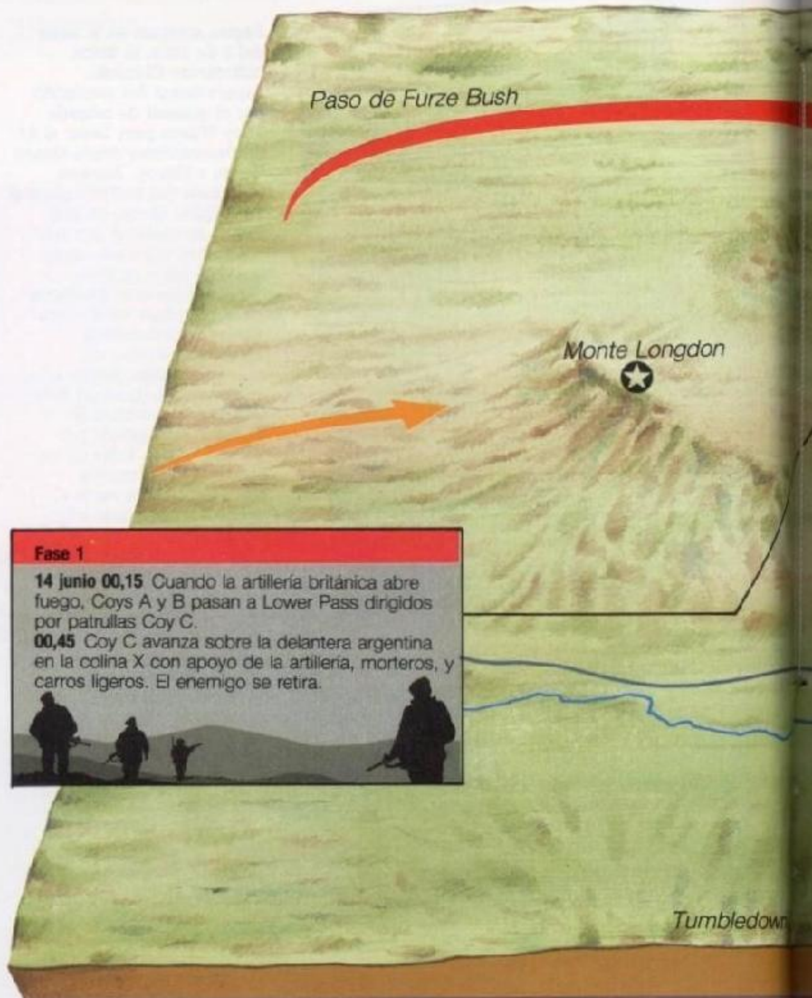
Poco después del amanecer llegamos a nuestra zona de reunión. Nos instalamos y solicité instrucciones al Mando. Tres horas antes de oscurecer llegó un helicóptero Scout; el oficial de enlace de la brigada —mayor Hector Gullan— bajó y, corriendo hacia mí, gritó:

—¡Esta noche se toma Wireless Ridge! —seguramente eran las instrucciones más breves que nunca antes se habían dado para el ataque de un batallón.

Rápidamente tracé un plan y convoqué a mis oficiales, pero a mitad de la reunión recibimos la noticia de que el ataque se había aplazado 24 horas. Yo ya empezaba a comprender el término «fog of war» (niebla de guerra). Esta iba a empeorar. Al día siguiente marché junto al mayor Toni Rice, comandante de batería de nuestro apoyo artillero, hacia las posiciones del 3.° de Paracaidistas en Mount Longdon, desde donde podíamos divisar Wireless Ridge. No aparecía tal como lo habíamos supuesto según nuestros mapas, por los que hubo de alterarse pues los «Skyhawk» argentinos llegaron entonces para el último ataque aéreo de la campaña; en consecuencia, nuestros helicópteros permanecieron en tierra y el comandante de batería y yo no pudimos volver con el 2.° de Paracaidistas hasta dos horas antes de la última noche, justo el momento en que el batallón tenía que movilizarse. Los «Skyhawk» habían retrasado además el traslado de nuestros morteros, los cuales sólo entonces comenzaban a llegar. El intenso fuego enemigo sobre Mount Longdon permitió a los observadores artilleros marcar sus objetivos. Sólo quedaba una cosa, y envié a los jefes de compañía para un «brew» —la panacea del ejército británico en estas situaciones— mientras yo replanteaba el asalto.

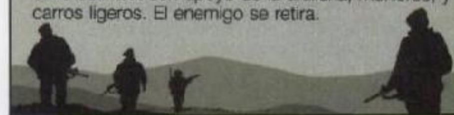
Tuvimos suerte con Wireless Ridge, pues el terreno era lo suficiente llano y abierto. La mayoría de los ataques en las Malvinas habían sido entre cerros estrechos y con poco espacio para maniobrar; por fin, en Wireless Ridge, teníamos una gran extensión. El enemigo era el 4.° Batallón de Infantería del Ejército de la República Argentina, con cuatro compañías y un pelotón sobre el cerro. Mi plan exigía un ataque en 4 fases con cada eje de ataque procediendo de distinta dirección. La distinta experiencia en la batalla de Ganso Verde nos había enseñado la importancia del fuego de apoyo; hasta entonces, todos nuestros ataques en aquella campaña se habían lanzado en silencio, a fin de coger por sorpresa al enemigo. Los morteros y el fuego de artillería se habían mantenido atrasados hasta que no se produjese el contacto. Pero en esta oportunidad opté por un ataque ruidoso, con amplio bombardeo preliminar, pensando que los argentinos se derrumbarían ante





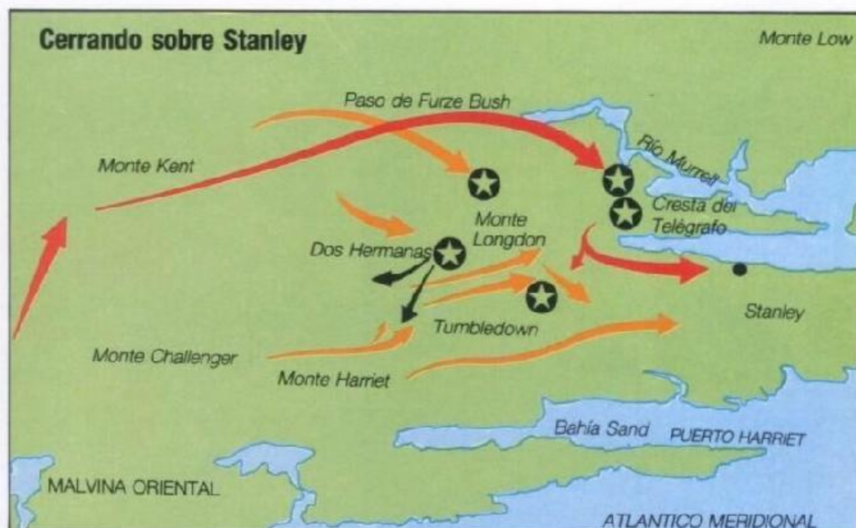
Fase 1

14 junio 00,15 Cuando la artillería británica abre fuego, Coys A y B pasan a Lower Pass dirigidos por patrullas Coy C.
00,45 Coy C avanza sobre la delantera argentina en la colina X con apoyo de la artillería, morteros, y carros ligeros. El enemigo se retira.



Clave
- Cía. A
- Cía. B
- Cía. C
- Cía. D
- 2.° de Paracaidistas
- Tropa de carros ligeros Azules y Reales
- Otras fuerzas británicas
- Posiciones argentinas
- Fuerzas argentinas

Wireless Ridge
2.° de Paracaidistas, junio 1982



Fase 2

01,30 El fuego británico apoya un avance de Coy A y B sobre el espolón norte de Wireless Ridge. Cubiertas por las tropa de carros ligeros de Blues y Royals, las dos compañías atacan las posiciones argentinas a través de un campo minado y bajo un pesado bombardeo de la artillería.
02,15 Coys A y B se establecen en el espolón norte, Coy C se reagrupa y los destacamentos de carros y ametralladoras marchan en vanguardia.

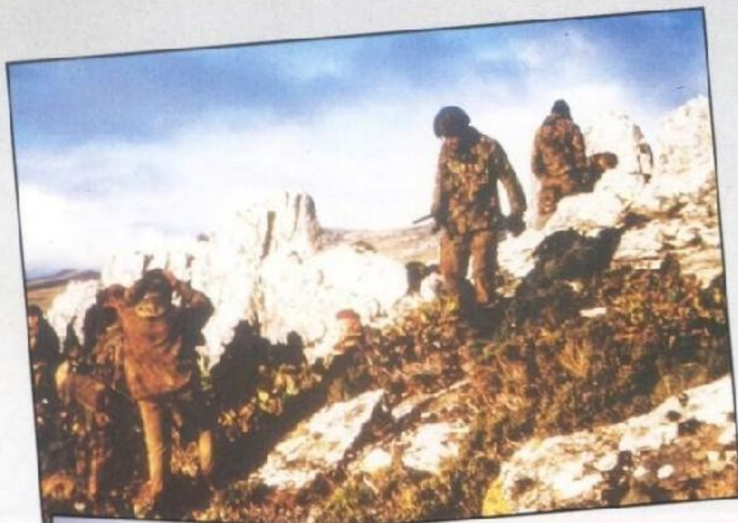
Paso Lower
Paso de Drunken Rock
Río Murrell
Cota X
Espolón norte de la Cresta del Telégrafo
(Wireless Ridge) Cresta del Telégrafo
(Wireless Ridge) Cresta del Telégrafo
Cuarteles
Moody Brook
PUERTO DE STANLEY
A Stanley

Fase 4

03,30 Coy D comienza su marcha desde el oeste de Wireless Ridge. Coy A y B y los carros ligeros suministran apoyo de fuego.
04,00 Asegurada la posición en el cerro.
10,00 Tras una furiosa y heroica resistencia de los argentinos, el Coy D toma todo el cerro.
12,45 2.° de Paracaidistas se traslada y marcha sobre Stanley.

Fase 3

02,45 Con los Coys A y B situados, Coy C avanza a lo largo de un arriesgado declive para conquistar una posición enemiga más al este, en el río Murrell. Al acercarse a dicha posición oyen cómo se desmontan las armas.
03,15 Coy C llega al campo enemigo, pero ha sido abandonado.





una pesada y escalofriante cortina de fuego. Resultaba extraño que se desestimase el poder de un buen fuego de apoyo; antes de esta campaña, ninguno de nosotros habíamos visto o experimentado los efectos de un bombardeo de estas características, lo que sucedió en Wireless Ridge. Pedimos, y conseguimos, dos baterías de artillería (12 cañones ligeros de 105 mm), fuego de apoyo de una fragata (la HMS *Ambuscade*), y los morteros del 3.er Batallón de Paracaidistas, además de nuestros propios pelotones de morteros y ametralladoras. Posiblemente el apoyo más significativo lo constituyeron los cuatro Escorpiones y Cimitarras de los Blues y Royals del teniente lord Robin Innes-Ker que no había entrado aún en acción, habiendo llevado a cabo un viaje por las montañas, desde Fitzroy, para unírsenos en nuestra zona y, aunque normalmente estaban clasificados como vehículos de reconocimiento, en esta ocasión los usamos como carros ligeros con un resultado devastador.

Partimos en la última noche del 13 de junio. Nos llevó más de 4 horas alcanzar nuestros FUP (forming up positions, primeras posiciones) en una noche excepcionalmente oscura, con ráfagas intermitentes de aguanieve. La situación en que se encontraba la tropa no era buena, pues pocos soldados habían dormido las dos últimas noches como consecuencia de las frías condiciones climatológicas y de la escasez en el avituallamiento al no haber tomado alimento, exigiendo de todos una gran resistencia, puesta a prueba en muchos al ser ésta su segunda acción; en Ganso Verde no habían encontrado lo que esperaban y tenían pocas ilusiones.

Mientras avanzábamos, nuestros artilleros encontraban sus blancos con proyectiles de iluminación que alumbraban los lugares donde caían y sembraban con su luz la destrucción. No era una misión difícil, y les estaremos eternamente agradecidos por su habilidad en complementarla. En aquellos momentos, las tropas argentinas ya sabían que iban a ser atacadas y comenzaron a bombardear nuestras avanzadillas y primeras líneas de fuego, recibiendo al llegar a éstas una notificación desde el Cuartel General Principal del batallón, a 1 km de la retaguardia, para que me acercase a él. Una vez allí el mayor Keeble, segundo en el mando, comprobó en un mapa argentino, recién capturado a un «valien-



Arriba, izquierda: los cuarteles generales de grupo en Furze Bush Pass. La fuerza se reunió directamente al sur de este punto antes de acercarse a Wireless Ridge. Centro, izquierda: para los paracaidistas victoriosos sobre la cumbre de Wireless Ridge, constituyó casi una sorpresa ver la base argentina tan cerca de las aguas de Puerto Argentino. Izquierda: la artillería británica en las Malvinas consistió en 36 cañones ligeros de 105 mm. Con un alcance máximo de 17.000 m y proyectiles de 16,1 kg, estas armas tan extremadamente precisas resultaron excelentes como apoyo a la infantería. Arriba, derecha: los carros ligeros del Blues y la Royals, el Escorpión (mostrado en la página anterior) y el Cimitarra, entraron directamente desde el primer momento en combate en Wireless Ridge.

te» oficial, en el que se mostraba un campo de minas plantado a través de nuestro principal eje de ataque. De vuelta a mi Tac HQ (cuartel general táctico) después de comunicar la información al oficial jefe de la compañía B, mayor John Crosland y ante la imposibilidad de hacer un cambio en nuestro plan, nos atrevimos a correr el riesgo que representaba. Milagrosamente, aunque las compañías A y B y el Tac HQ se lanzaron valientemente a ello, ninguna mina explotó.



Por entonces, ya había comenzado el bombardeo de ablandamiento, y la compañía D del mayor Phil Neame, apoyada por artillería, morteros, carros ligeros y pelotón de ametralladoras, más el fuego sorpresivo sobre las posiciones argentinas, procedente de la segunda batería y de la fragata, atacó su primer objetivo (fase 1 de mi plan). Este fue rápidamente tomado, pero los argentinos respondieron inmediatamente y sus cañones de 105 mm y 115 mm abrieron fuego sobre las posiciones capturadas. La compañía D se cubrió rápidamente y se reorganizó, lanzándose un soldado a una zanja ¡que resultó una letrina argentina!

Nuestro fuego estaba dedicado a apoyar a las compañías A y B en su ataque, el cual consistía en la fase 2 de mi proyecto. Los proyectiles argentinos comenzaron entonces a caer a mi izquierda. John Crossland exclamó a través de la radio:

—Hace un poco de calor aquí, ¿podemos avanzar ya?

Yo estaba satisfecho de que todo estuviera preparado. Nuestras dos baterías de cañones intensificaron sus disparos hasta un total de 72 rpm y yo ordené a las compañías A y B que avanzasen. Mientras se aproximaban a su objetivo, una posición ocupada por una compañía argentina y los cuarteles generales del regimiento, las descargas de nuestras ametralladoras y carros de combate les alcanzaban, sumándose al ya considerable fuego de los cañones. Una salva de artillería argentina cayó sobre la compañía A del mayor Dair Farrar-Hockley, muriendo un sargento negro y resultando heridos varios soldados, pero el ritmo del ataque no decreció. Nuestra artillería golpeaba brutalmente a las desmoralizadas tropas argentinas, mientras las compañías alcanzaban el borde de las posiciones argentinas.

Las brillantes andanadas de mortero empezaron a caer en lo alto, arrojando una fantasmal y vacilante luz sobre el campo de batalla mientras se podía ver a los soldados que saltaban de roca en roca. El enemigo rompió filas, emprendió la retirada y nuestros artilleros en los carros de combate, ayudados por sus mirillas infrarrojas, consiguieron eliminar a las tropas de Argentina del sangriento cerro.

Las compañías A y B habían capturado 37 prisioneros, instalándose rápidamente. Excepto para la artillería argentina que seguía lanzando proyectiles desde sus antiguas posiciones, hubo una pausa para las siguientes dos fases del asalto. La compañía C que había tomado los lugares de vanguardia durante el ataque y guiado al batallón hacia ellas, se reagrupó. Esta compañía estaba mandada por el mayor Roger Jenner, herido en la batalla de Ganso Verde, pero que se negó a ser retirado en la acción. La siguiente misión, fase 3, consistía en capturar una posición mantenida por un pelotón. Mientras se aproximaba la compañía C, aún pudieron escuchar el ruido de las armas montándose, sin embargo el fuego había resultado demasiado para los argentinos, y éstos huyeron, encontrándose numerosos pares de botas, posiblemente una señal de la apresurada huida de los argentinos.

Ya en el puesto de auxilio del regimiento, el oficial médico, capitán Steve Hudghes, se ocupó de las primeras víctimas. Y aunque era un profesional muy reciente, todos los soldados atendidos por él sobrevivieron, aun aquéllos, como el soldado raso Gray, que debieron sufrir amputaciones en las más primitivas condiciones.

Nos instalamos en las posiciones de las compañías A y B. Muchos hombres habían escapado a la muerte de milagro. Un miembro de mi Tac HQ había sido alcanzado en la parte frontal de su casco de acero pasando la bala por el interior de él, trazando un semicírculo y saliendo por detrás, sin ni siquiera rozarle a él la cabeza; un proyectil explotó junto al cabo Curtis, de la compañía B, desgarrando todas sus ropas pero sin producirle a él ningún rasguño. Al soldado raso Philpot, caído en una charca de agua helada, se le debió hacer un rápido cambio de ropas para evitar su congelación. Aun así, los carros y las ametralladoras, ahora reforzadas con munición, nos ayudaron a subir, y la compañía D, tras realizar un amplio desplazamiento de flanqueo, ya estaba lista para comenzar la fase final de la operación.

Una vez más, nuestro fuego cayó sobre los argentinos a lo largo de la última línea del cerro. Tras nuestros morteros, las dotaciones hacían esfuerzos sobrehumanos para mantener sus armas en acción sobre un terreno resbaladizo que obligaba a difíciles equilibrios e incluso produjo accidentes. La artillería también tenía problemas con el suelo; un cañón se había deslizado hacia atrás imperceptiblemente y, a cada disparo un proyectil caía sobre la propia compañía C. Con todo, nos hallábamos preparados y, aprovechando que los movimientos de la compañía D no habían sido detectados por los argentinos, que esperaban nuestro ataque desde el norte en lugar del oeste, di la orden de ataque a la compañía D.

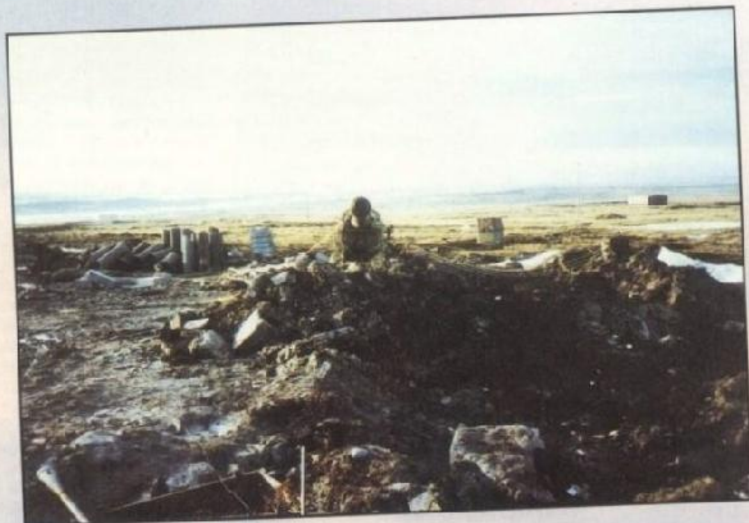
Entonces comenzó la parte más larga y difícil de la operación. La compañía D tenía que arrollar dos posiciones argentinas en la última línea del cerro, desde el flanco. Durante la aproximación, toparon con un campo de minas y, una vez más, no hubo más remedio que atravesarlo. Otra vez el fuego resultó demasiado para los argentinos y abandonando la primera posición, dejaron atrás una considerable cantidad de equipo, entre el que se incluían fusiles

FUEGO DE APOYO EN WIRELESS RIDGE

A consecuencia de la poca disponibilidad de fuego de apoyo, el 2.° de Paracaidistas tuvo que tomar Ganso Verde, al comienzo de la guerra de las Malvinas, sin respaldo aéreo y sin fuego concentrado de morteros o artillería. En contraste con esto, el asalto de la misma unidad sobre Wireless Ridge fue una clásica acción de la infantería británica que afirmó las tácticas del moderno Ejército británico. De acuerdo con la teoría de manuales, un enemigo totalmente integrado y bien atrincherado nunca debía ser atacado por la infantería apoyándose sólo en armas portátiles y granadas. El papel de la infantería consiste en despejar y asegurar el territorio enemigo una vez que la resistencia ha sido ya quebrantada por un preciso y consistente fuego pesado desde el aire, por la artillería, los pelotones de morteros y ametralladoras, así como por las compañías de fusileros. Semejante cortina de fuego no sólo debilita y desmoraliza al enemigo, sino que también lo obliga a permanecer a cubierto mientras los infantes avanzan para el asalto.

En Wireless Ridge, el 2.° de Paracaidistas contó con la ayuda de un completo fuego de apoyo. Las posiciones argentinas soportaron un intenso bombardeo desde dos baterías de cañones de 105 mm, el cañón de 4,5 pul. sobre el HMS *Ambuscade*, y 16 morteros. Su pelotón Milan pudo dirigir misiles de precisión a las posiciones argentinas, y 6 ametralladoras mantuvieron una cortina de fuego. El 2.° de Paracaidistas contó también con la inestimable ayuda de dos carros de combate ligeros Escorpión y otros dos Cimitarra, que armados con cañones de 7,6 mm y 30 mm respectivamente, además de ametralladoras, pudieron mantener el ritmo de ataque, cubriendo con fuego a los paracaidistas que avanzaban.

Hoy se considera el asalto a Wireless Ridge como un magnífico ejemplo del despliegue idóneo de una infantería entrenada y bien apoyada.



Izquierda: uno de los cuatro obuses argentinos modelo 77 de 155 mm empleados en la defensa de Puerto Argentino, la artillería de tierra más pesada utilizada en la guerra. Abajo: el 14 de junio, el 2.° de Paracaidistas avanzó desde Moody Brook y fue la primera unidad británica que entró en Puerto Argentino tras la firma de los documentos de rendición por el general Menéndez.



sin retroceso de 106 mm. La compañía avanzaba a lo largo del cerro, tras el fuego de nuestra artillería, y en ese momento sobrevino el desastre, pues en la confusión de la batalla el oficial de observación de la artillería avanzada ordenó fuego sobre un blanco erróneo estallando varias andanadas alrededor de la compañía D antes de que se pudieran detener los disparos. Afortunadamente la suerte estaba de nuestra parte, pues no hubo muertos, pero el ataque quedó detenido y se tardó 45 minutos en reorganizar y verificar los cometidos de la artillería.

Tras esto, el avance de la compañía D continuó todavía sin ser detectada por los argentinos, los cuales dirigían su fuego hacia las compañías A y B y también contra los carros de combate. A sólo 90 metros, perdimos momentáneamente el factor sorpresa cuando un soldado de la compañía D disparó una bengala e, instintivamente, toda la compañía se tiró al suelo, aunque inmediatamente volvió a la marcha, cargando en un acto de valor y audacia contra las despavoridas posiciones argentinas.

En esos momentos los morteros y artillería se habían quedado sin la luz que proporcionaban las bengalas, por lo que se solicitó a la Royal Navy que suministrase luz para el ataque. Proyectiles de luz fueron lanzados rápidamente desde la fragata y comenzaron a iluminar el cielo nocturno, mientras los proyectiles de artillería se estrellaban entre las rocas y los surcos relampagueantes de los disparos cruzaban el valle, rebotando sobre las rocas en la oscuridad. Sobre la cortina de fuego pudimos escuchar el zumbido de un misil Milan y el profundo y estremecedor crujir de los cañones de 76 mm y del cañón Ravden de 30 mm mientras el fuego británico caía sobre las posiciones argentinas.

Al amanecer, la compañía D ya estaba instalada cuando los argentinos lanzaron un contraataque, el único de toda la campaña, rápidamente rechazado. Entonces recibí la noticia de que Monte Tumbledown había caído bajo la embestida de los Guardias Galeses después de un combate sumamente duro y encarnizado, con una ardiente y heroica resistencia de las bisoñas tropas argentinas. La caída de Tumbledown fue un alivio para nosotros, pues éramos muy vulnerables a un ataque desde aquel lado.

Llevó 10 horas capturar Wireless Ridge: observamos el colapso completo del ejército argentino. De repente, varios cientos de soldados, igual que hormigas, salían de Tumbledown y Sapper Hill, a través del valle y de Moody Brook, volviendo a Puerto Argentino. Llegó el día y nuestra prioridad era entrar en Puerto Argentino antes de que se reorganizasen. Ordené a las compañías A y B que avanzasen mientras descargábamos andanadas sobre el valle, prestando apoyo al BC. Ahora los pelotones de ametralladoras y los carros estaban arriba creyendo necesario un ataque aéreo, denegado por el mal tiempo; no obstante, el capitán John Greenhalgh apareció con dos Scouts más que permitió batir todo el valle.

La compañía B paso a través de Moody Brook hacia el terreno alto del otro lado y después la compañía A tomó la carretera de Puerto Argentino. En un gesto totalmente espontáneo, las arrugadas boinas rojas salieron de los bolsillos, guardados los cascos de acero y colocadas éstas en las cabezas de los «para».

Así, a las 13,00 horas del 14 de junio de 1982, se olvidó la elevada tensión de la batalla y los oficiales de mando del batallón entraron en Puerto Argentino. Ellos eran las primeras tropas británicas que entraban en la ciudad desde la derrota de las tropas argentinas once semanas antes. La euforia por la victoria quedaba sólo empañada por la tristeza por las muertes dejadas en los combates anteriores.



EL CUERPO PARACAIDISTA ISRAELI

El cuerpo paracaidista israelí, cuya insignia figura en la parte superior, fue creado por el comandante Yoel Palgi en los meses anteriores a la guerra de la independencia de 1948. Su cometido estuvo lleno de dificultades: en ninguna parte de Palestina había un paracaídas útil y la IAF sólo tenía un avión apto para lanzamiento de paracaidistas. Palgi, sin embargo, venció estos problemas iniciales y pudo establecer una base de entrenamiento en Ramat David.

Su llamada para voluntarios fue contestada por más de 100 hombres, la mayoría de los cuales jamás habían visto un paracaídas.

Inevitablemente, hubo una serie de accidentes y varios oficiales superiores empezaron a dudar de lo acertado de establecer una unidad paracaidista.

Se decidió, sin embargo, dar otra oportunidad a la unidad. A continuación de la dimisión de Palgi, en 1949, tomó el mando del cuerpo Yehuda Harari, el cual reafirmó la disciplina e introdujo un curso de entrenamiento riguroso de 36 días. Bajo su mando, el cuerpo se transformó en una fuerza bien instruida, pero seguía sin haberse probado en combate.

Este estado de cosas persistió hasta 1956, cuando la unidad participó en un ataque con una fuerza de comando, la unidad 101, una base árabe. La incursión fue un éxito importante y el alto mando israelí ordenó al cuerpo que se fundiera con la unidad 101. Se dio a Ariel Sharon el mando.

El cuerpo paracaidista libró su primera batalla a gran escala en el Paso de Mitla en 1956, donde demostró ser un cuerpo de élite.

Posteriormente, los paracaidistas lucharon con éxito en todas las guerras de Israel con sus vecinos árabes, principalmente en la captura del Monte Hermon en la Guerra de los Seis Días de 1967.

MUERTE EN EL PASO

Aislados y muy por detrás de las líneas enemigas, los paracaidistas israelíes de la 202.ª Brigada de Ariel Sharon combatían contra las fuerzas egipcias que mantenían el Paso de Mitla en el Sinaí, en 1956

Las 16,59 horas del 29 de octubre de 1956. Dieciséis Dakotas DC-3 de la Fuerza Aérea israelí (IAF) vuelan bajos sobre las colinas, que dan la espalda al sol, del Sinaí occidental, evitando la vigilancia radar egipcia. Por encima de ellos 10 cazas a reacción Gloster Meteor, montadas sus armas, sus pilotos vigilando con atención la aparición de interceptadores enemigos mientras, al oeste, 12 cazas Dassault Mystère IVA en patrulla a lo largo del Canal de Suez. Dentro de los Dakotas, 395 hombres del 1.er Batallón de la 202.ª Brigada Paracaidista israelí, recientemente formada, hacían sus preparativos finales, comprobando los correajes de los paracaídas así como el subfusil ametrallador Uzi.

El jefe del batallón, el teniente coronel Rafael «Raful» Eitan, un veterano curtido por muchos encuentros fronterizos con los árabes, era consciente de la importancia de este salto en el estratégicamente vital Paso de Mitla, y rogaba que el enlace previsto con el resto de la brigada que viajaba por tierra bajo el mando del coronel Ariel «Arik» Sharon, se produjera antes de que los egipcios pudieran atacarles durante su lanzamiento. Momentos más tarde, sin embargo, se acabó el tiempo para la reflexión; el avión se elevó a 1.500 pies y, Eitan condujo a sus hombres hacia lo desconocido. Los pilotos habían terminado su trabajo y ahora les tocaba el turno a los paracaidistas. Había comenzado la primera fase de la Operación Kadesh. Kadesh era el nombre en código para la invasión israelí del Sinaí, que precedería y proporcionaría el pretexto para los desembarcos anglo-franceses en la zona del Canal de Suez recientemente nacionalizada. Todas las partes interesadas, estaban intentando hacer caer al líder egipcio Gamal Abdel Nasser, cuya fama de ultranacionalista árabe era contraria a los intereses británicos y franceses en el oriente medio, y significaba una amenaza para la mismísima existencia del estado de Israel.

El trasfondo político para la toma del Paso de Mitla, el desfiladero a través del que pasaba la carretera principal al Sinaí central, no le interesaba a Eitan mientras descendía sobre la zona de lanzamiento. El, al igual que cualquier jefe experimentado, estaba considerando las posibilidades de éxito. A pesar de que sus jóvenes soldados habían recibido la mejor instrucción que podían darles las Fuerzas de Defensa israelí (IDF) y despedían un cierto aire de confianza en sí mismos y en sus oficiales, Eitan era muy consciente de que esta misión era su primera operación a gran escala y que su resultado dependía de la forma cómo fueran recibidos en tierra.

Si los preparativos de lanzamiento se habían desarrollado de acuerdo con el plan, sus paracaidistas aterrizarían sin oposición en el Parker Memorial, un punto local muy conocido en una zona rocosa al este del Paso. La sorpresa era la clave del éxito. Para asegurar al máximo la anulación de las transmisio-

Izquierda: paracaidistas jóvenes de la 202.ª Brigada de Israel cavando trincheras al este de Mitla. La falta de protección natural, hacía las tropas muy vulnerables a los ataques de los reactores enemigos. La toma del Paso, el punto principal de entrada al Sinaí central, fue la base de apertura de la operación Kadesh, el plan de Israel para derrotar a las fuerzas egipcias al este de la zona del Canal de Suez. Abajo, izquierda: preparativos finales antes de la misión; los hombres comprueban sus paracaídas antes de subir a uno de los 16 Dakotas destinados para el lanzamiento. Aunque procedentes de la II Guerra Mundial, el Dakota fue una elección perfecta, pues podía transportar hasta 28 hombres completamente equipados. Abajo: después de un viaje de 200 km sobre territorio enemigo, los lanzamientos tuvieron lugar exactamente a la hora prevista.



ARIEL SHARON

Ariel Sharon, que dirigió la fuerza para la ocupación del Paso de Mitla en 1956, fue una figura controvertida, que estaba destinada a convertirse en una leyenda, en la IDF. Un tipo de fuerte complexión, serio, famoso por su audacia, pero también incapaz de aceptar cualquier crítica a su estilo de mando.

La ascensión de Sharon empezó a principios de 1950 cuando se le confió la tarea de crear una fuerza de comandos especiales conocida como la 101.ª Unidad, para llevar a cabo incursiones a través de la frontera contra objetivos jordanos. Una incursión conjunta contra la aldea de Kalkilya, en 1956, probó el éxito que tenía la 101.ª Unidad al actuar conjuntamente con el cuerpo de paracaidistas israelí y se dio a Sharon mano libre para moldear las dos fuerzas en un solo cuerpo que demostró su valía en 1956.

En la Guerra de los Seis Días de 1967, Sharon mandó una división acorazada en el desierto del Sinaí y jugó un papel clave en la derrota de la segunda división egipcia en Abu Aweigila. Fue sin embargo en la guerra del Yom Kippur de 1973 donde su carácter anárquico lo enfrentó directamente a sus compañeros. Se le acusó de desobedecer órdenes y hubo peticiones de dimisión. Sin embargo, capeó la tormenta y jugó un papel importante en el contraataque israelí del 15-24 de octubre que empujó a los egipcios de nuevo al otro lado del Canal de Suez.

Desde 1973 Sharon ha dedicado su tiempo a la política.



nes egipcias y retrasar la respuesta que pudieran tratar de montar, cuatro Mustangs P-51 de la IAF, volando a una altura de 12 pies sobre el terreno, habían cortado las líneas del telégrafo con sus hélices, antes de que tuviera lugar el lanzamiento.

Eitan tocó el suelo y dio la voltereta, esperándose lo peor. Ante su sorpresa, la zona estaba despejada de enemigos. El lanzamiento, sin embargo, no pasó enteramente inobservado; un grupo multicolor de trabajadores egipcios apareció y creyendo que los israelíes eran egipcios, aplaudió la destreza en el descenso y ofreció a los paracaidistas tazones de té. El descubrimiento de que habían aterrizado a 5 km del objetivo fue una sorpresa menos agradable. Siendo el tiempo esencial, Eitan reunió su comando y se los llevó hacia el extremo este del Paso, que fue capturado después de una breve lucha con unos centinelas egipcios. Los paracaidistas excavaron sus refugios y entonces se establecieron en posición para esperar la llegada de su equipo pesado al mando de Sharon.

La fuerza de Sharon, consistente en otros dos batallones de la 202.ª Brigada, dos batallones de carros AMX-13 semioruga, una batería de artillería y una compañía de morteros pesados, habían salido de su base en la frontera jordana unas horas antes de la partida de Eitan y, aunque habían viajado a través del desierto del Negev a gran velocidad, entraron en el Sinaí con 18 minutos de retraso. Sharon sabía que el resultado de la operación dependía de un cronometraje exacto, y condujo a sus hombres hacia su primer objetivo, el puesto fronterizo en El Kuntilla.

Los elementos de cabeza de la columna llegaron al exterior del puesto a las 16,00 del 29 de octubre. No había tiempo para un combate prolongado —El Kuntilla tenía que ser tomado en minutos en vez de en horas. Sharon se dio cuenta rápidamente de la situación y luego hizo salir a dos compañías, en semiorugas armados con ametralladoras, hacia el oeste de las posiciones egipcias; con la ventaja del sol de espalda, se lanzaron contra el enemigo disparando sus armas, mientras un puñado de carros y un obús disparaba sobre los defensores que, cegados por el sol, eran incapaces de localizar el ataque israelí. La ferocidad del asalto fue demasiado para los egipcios, que huyeron hacia el desierto. La batalla fue un éxito que elevó la moral, pero Sharon, que no permitía a sus hombres el lujo de la autosatisfacción, los lanzó a su próximo objetivo, El Thamad, 60 km al oeste.

Sharon sabía que este puesto avanzado sería una nuez más difícil de cascar; el servicio de inteligencia había indicado que dos compañías sudanesas

Abajo: un semioruga M-3 de la fuerza de Sharon se dirige al Sinaí. Por delante queda un duro viaje que incluiría tres ataques fulminantes contra los puestos enemigos. A pesar de estos retrasos, y un ataque de la fuerza aérea egipcia, el enlace con los hombres de Eitan en el Paso se logró a las 16,30 horas del 30 de octubre. Inferior: un grupo de oficiales israelíes, incluyendo a Sharon (izquierda), posan al lado de un mortero de fabricación francesa de 120 mm.

equipadas con ametralladoras y cañones sin retroceso habían reforzado las defensas naturales de la posición, un escarpado rocoso, con campos de minas y alambre de espino. Los israelíes llegaron al alba del día 30 con el sol a sus espaldas, y lanzaron un ataque inmediato. Mientras dos carros abrían fuego sobre las posiciones enemigas más visibles, y lanzaban una cortina de humo, el batallón paracaidista de Aharon Davidi llevó sus semiorugas hasta el corazón de las defensas sudanesas. Una vez más, el ardor del ataque israelí y la potencia de fuego que desplegaron, demostró ser demasiado para el enemigo, que se marchó dejando 50 muertos y su equipo. Las pérdidas israelíes fueron ligeras: cuatro muertos y seis heridos.

Aunque su columna había estado avanzando la mayor parte del día y había librado dos grandes escaramuzas, Sharon no podía permitirse más retrasos. El Paso de Mitla estaba todavía a una distancia de 135 km y los egipcios, recobrados de su sorpresa en el ataque, se estaban acercando. Pero sus hombres estaban exhaustos y muchos de sus vehículos mostraban signos de desgaste y rotura. Sharon tuvo que ordenar un alto.

Unas horas después del alba volvió a empezar el avance, y, después de repeler un ataque de los reactores enemigos, los israelíes llegaron a Nakhl, plana mayor de un batallón de la fuerza fronteriza egipcia, a las 16,30 horas del día 30.

Apenas con una pausa para comprobar la situación, Sharon lanzó un ataque apoyado por una barrera de artillería, pero la guarnición huyó antes de que se pudiera entablar batalla. A las 17,00 los israelíes entraron en la aldea, destruyeron alguno de los maltrechos camiones para los transportes de personal de fabricación soviética, abandonados en el recinto y luego se dirigieron hacia Mitla, 65 km al oeste.

La caída de Nakhl aseguró el éxito del plan israelí y, a pesar del esfuerzo que el tramo final del viaje suponía tanto para hombres como para máquinas, Sharon enlazó con Eitan a las 22,30 horas. La columna había viajado 200 km a través de un territorio inhóspito en poder del enemigo en menos de 32 horas.

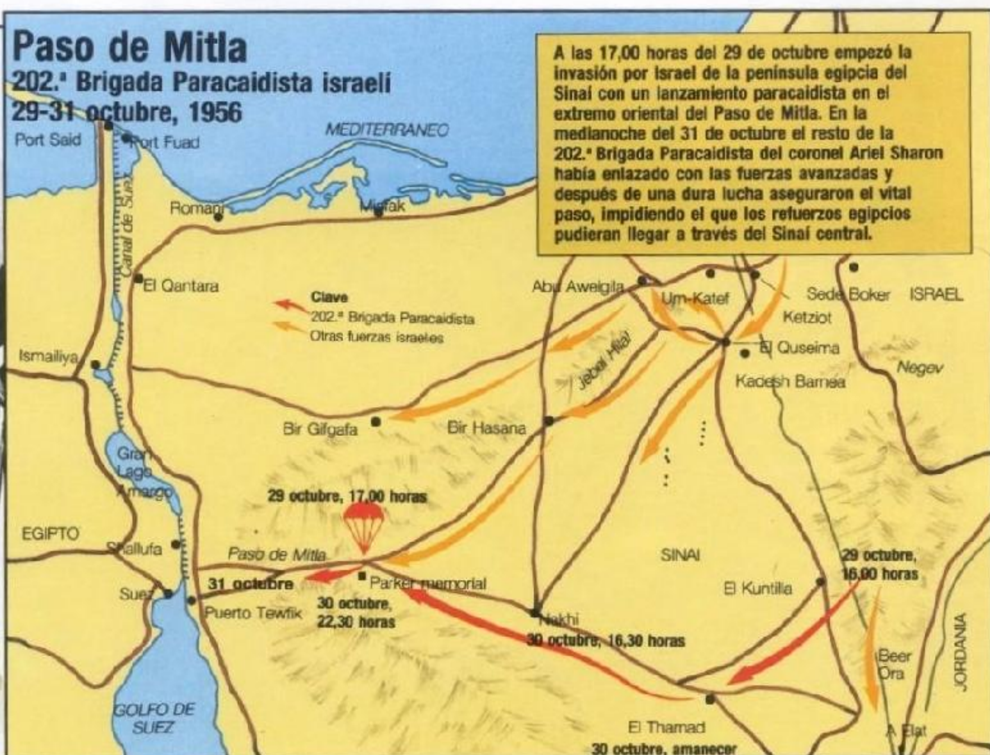
La situación en el Paso, sin embargo, era considerablemente menos segura de lo que pensaban Eitan o Sharon. Aunque los paracaidistas habían observado aviones egipcios en su cercanía, desconocían que la respuesta a su incursión estaba llegando a su punto culminante. En la mañana del 30 de octubre, los egipcios habían sacado la segunda brigada de Suez para enfrentarla a los israelíes y, a pesar de los fuertes ataques lanzados por la IAF, el quinto batallón de la brigada y una compañía del 6.º llegaron a la zona y desplegaron cerca del extremo oriental del Paso.

En Mitla, la carretera procedente de Suez serpentea a través de un desfiladero de bordes cortados a pico de 32 km de longitud y que tiene no más de 50 metros de anchura. Sin saberlo los israelíes, los egipcios habían tomado posiciones alrededor y en algunas cuevas en el Jebel Heitan, que está situado a lo largo del extremo meridional de la carretera, y en trincheras excavadas a lo largo de la cresta hacia el norte. Sus defensas estaban erizadas de ametralladoras pesadas, doce cañones contracarro y una docena de ametralladoras ligeras Alfa. Cada tramo del Paso estaba convertido en un terreno mortífero.

Aunque desconocedor de la ocupación del Paso por los egipcios, Sharon comprendió que sus paracaidistas estaban peligrosamente expuestos y, en vista de su vulnerabilidad al ataque aéreo, buscó introducirse más en el Paso. Después de tratar el asunto con el teniente general Moshe Dayan, jefe del Estado Mayor israelí, recibió autorización para enviar una patrulla reducida a reconocer el terreno con la condición de no entablar combate a gran escala. El fuego y el arrojo que le habían llevado a través del desierto ahora demostraban ser su ruina. A pesar de las órdenes explícitas de Dayan, envió dos compa-







ñías reforzadas al desfiladero bajo las órdenes de Mordechai «Motta» Gur. La fuerza de Gur se introdujo en Mitla, inconscientemente, desconociendo la presencia egipcia en las cuevas en ambos lados de la pista. Serenamente, el enemigo esperó hasta que los vehículos de cabeza israelíes se hubieron introducido bien en su terreno. Al dar la vuelta la columna en una curva pronunciada, el semioruga de cabeza se encontró con un fuego de fusil devastador. El conductor y su jefe cayeron acribillados, y su vehículo interceptó el paso de los siguientes camiones. Impertérrito, Gur siguió avanzando, pensando que la oposición sería ligera. Rápidamente comprendió la situación; su propio semioruga fue alcanzado por un proyectil contracarro y su tripulación asustada fue obligada a refugiarse en una zanja.

La destrucción violenta de los vehículos de cabeza, sin embargo, no detuvo la marcha de los israelíes. El resto de los hombres de Gur continuaron con sus armas haciendo fuego indiscriminadamente, hasta que alcanzaron una depresión en forma de platillo en el centro del Paso, donde se vieron obligados a pararse. A las 13.00 horas, la columna completa se encontraba pegada al suelo debido al fuego continuado desde los riscos de alrededor. Si los hombres atrapados iban a sobrevivir era necesario tomar medidas desesperadas.

Sharon ordenó a Davidi, uno de los oficiales en que más confiaba y vencedor de El Thamad, que intentara el rescate de los hombres de Gur. Reconociendo la inutilidad de cualquier otro intento de avanzar por el Paso, envió la compañía de reconocimiento de la brigada a una colina al norte de las posiciones egipcias visibles. Cuando la compañía empezó su avance colina abajo, se encontró con un fuego violento procedente de los búnkers enemigos hasta ahora no descubiertos. Los israelíes, incapaces de localizar el origen del fuego, se vieron forzados a ceder terreno puesto que cualquier avance hubiese sido suicida.

Davidi se vio obligado a tomar una decisión fatídica; pidió un voluntario para conducir por el interior del Paso a fin de atraer el fuego del enemigo, permitiendo por medio de ello a sus paracaidistas localizar las posiciones egipcias. Su llamada fue contestada por muchos valientes, incluyendo a Eitan, pero Davidi escogió a un joven recluta para la tarea. Cogiendo un jeep, el voluntario aceleró cuesta abajo en medio de un mortífero fuego cruzado. El conductor, acribillado, estrelló su vehículo, pero las cuevas fueron descubiertas.

Cuando cayó la noche, pequeños grupos de israelíes bordearon las pendientes cubiertas de cantos rodados por debajo de las posiciones egipcias. Los paracaidistas reptaron hasta los alrededores de la entrada de las cuevas, llevando solamente subfusiles ametralladores y gran cantidad de granadas de mano. Entonces, empezaron su inexorable y sangrienta tarea. Los paracaidistas tomaron las posiciones del enemigo una a una, y para media noche el Paso estaba enteramente en manos israelíes. Murieron más de 260 egipcios aquella noche. Más tarde la brigada se reagrupó y se pasó lista; se sorprendieron al descubrir que habían perdido 38 hombres muertos y otros 120 heridos en una acción innecesaria, creada por la desobediencia de Sharon. La brigada se retiró del Paso la mañana siguiente y necesitó un descanso de 48 horas antes de encontrarse de nuevo en forma. Ahora bien, la batalla permitió a las otras columnas israelíes enfrentarse y derrotar a los egipcios en el norte del Sinaí.

El Paso de Mitla fue un debut sangriento para la 202.ª Brigada Paracaidista. Enfrentada a una emboscada de tal intensidad, una unidad cualquiera habría sucumbido, pero el entrenamiento y valor de los hombres de Sharon salvaron la situación.



Abajo: después de la batalla sangrienta en la noche del 30-31 de octubre los israelíes se replegaron desde Mitla. Aunque la misión fue un éxito completo y se había cortado a los egipcios el acceso al Sinaí central, en las primeras horas cruciales de la operación Kadesh los paracaidistas habían pagado un terrible precio —más de 150 bajas. Sus grandes pérdidas podían haberse evitado si Sharon no hubiese intentado penetrar forzando el Paso. A pesar de los peligros de una incursión profunda por detrás de las líneas enemigas, los hombres de Sharon habían desplegado un gran valor al atacar a una serie de posiciones fortificadas. Estos soldados israelíes están dotados de una variada colección de armas, uniformes y transportes incluyendo jeeps y semiorugas americanos, ametralladoras alemanas y uniformes de instrucción británicos.

BAYONETA CALADA

Durante la noche del 11-12 de junio de 1982, los hombres del 3.° de Paracaidistas combatieron en una de las acciones más sangrientas de la Guerra de Las Malvinas, cuando, con bayoneta calada, atacaron a las fuerzas argentinas en Monte Longdon. Aquí, su comandante, el teniente coronel Hew Pike, cuenta la historia de aquel heroico combate

Izquierda: un paracaidista de la compañía C en Monte Vernet, justo antes del principal asalto al propio Longdon.



CORONEL H. W. R. PIKE, DSO, MBE

El coronel Hew Pike nació en Hampshire el 24 de abril de 1943. Fue educado en Winchester College y asistió a la Real Escuela Militar de Sandhurst antes de ser destinado al Regimiento de Paracaidistas en diciembre de 1962. De 1962 a 1966 fue jefe de sección y luego oficial de información del Tercer Batallón. Durante 1966-67 fue ayudante de campo del general Sir Kenneth Darling. Fue luego destinado al Primer Batallón como oficial de la Compañía de Exploradores y siguió en el batallón como ayudante desde 1968 a 1970.

Después de un período como instructor del curso de mando de sección en la escuela de Infantería 1970-72, Pike mandó la 16.ª Compañía Independiente del Regimiento de Paracaidistas (voluntarios) en Lincoln y Loughborough 1972-74. Fue comandante en la 16.ª Brigada Paracaidista en Aldershot 1976-77 y fue condecorado con la MBE al final de este período, cuando regresó al 3.er Batallón como jefe de compañía en Irlanda del Norte y BAOR. Asistió a la Escuela de Estado Mayor de los EE UU en Norfolk, Virginia, en 1980, antes de hacerse cargo del 3.er Batallón, en Tidworth, y se trasladó con su unidad a las Islas Malvinas como parte de la 3.ª Brigada operativa en abril de 1982.

El coronel Pike fue mencionado en la orden por su mando de batallón en Irlanda del Norte y se le concedió la DSO después de la guerra de las Malvinas. Después de un período en el Estado Mayor del Cuartel General del 1.er Cuerpo del Ejército en Alemania, el coronel Pike fue nombrado jefe del Grupo de Táctica en la Escuela de Infantería.

MONTE LONGDON

Los hombres del 3.er Batallón Paracaidista desembarcaron en las Malvinas, en San Carlos, el 21 de mayo, como parte de la 3.ª Brigada operativa.
El 27 de mayo, el batallón se trasladó fuera de la cabeza de desembarco ordenándosele avanzar hacia Teal Inlet. Los paracaidistas marcharon toda la noche, protegidos en el valle del río Arroy durante el día 28, y aquella noche llegaron a la colonia Teal Inlet. El siguiente paso sería hacer salir a los 300 enemigos que se suponía que había en Estancia House, al este. Afortunadamente, las fuerzas argentinas ya se habían retirado y no hubo lucha.
Así una vez más los paracaidistas avanzaron intensamente cansados después de los días de marcha y las noches en blanco. Desde Monte Estancia, tomaron posiciones en frente de Monte Longdon y se prepararon para la acción.
El Monte Longdon iba a ser atacado como parte de la primera oleada de asaltos británicos a las posiciones argentinas que defendían la capital de las Malvinas, Puerto Argentino. Los otros dos asaltos en la primera oleada fueron para tomar Monte Harriet y Two Sisters. La fuerza que mantenía Monte Longdon no se esperaba que ofreciera tan amarga resistencia como sucedió después; las previsiones británicas de que la posición estaba defendida por una sola compañía eran equivocadas. La Compañía de Infantería del 7.º Regimiento estaba de hecho apoyada por la 601.ª Unidad de Fuerzas Especiales y por los Marines argentinos, mientras elementos de otra compañía del 7.º de Infantería llegó durante la batalla. Los argentinos estaban bien fortificados y sus posiciones de apoyo mutuo proporcionaron a los paracaidistas una noche de feroz resistencia y luchas intensas cuerpo a cuerpo.



Desde nuestras posiciones, teníamos una clara visión de Stanley y su aeropuerto —parecía extrañamente familiar después de nuestras cuidadosas reuniones previas—, aunque, significativamente, la parte occidental de la ciudad quedaba escondida detrás de la mole de un accidente del terreno con aspecto de fortaleza y al que nosotros rápidamente identificamos como el Monte Longdon. Al cabo de un día o dos se habían unido a nosotros un cierto número de isleños de la colina de Green Patch, con sus tractores, trailers y Land Rovers. Terry Peck y Vernon Steen, que venían desde Puerto Argentino, también habían enlazado con nosotros, dando prueba de sus cualidades no sólo como guías, sino como hombres deseosos de entregar sus vidas por la causa de la libertad de su isla. El nuevo grupo era encabezado y organizado por una de las mujeres más notables, Trudi Morrison. Ella se preocupaba de levantar mi moral llamándome «general».

La meteorología ahora se volvía en contra nuestra, y hasta el 3 de junio, la batería de artillería no pudo entrar en posición en la zona de Monte Estancia, para apoyarnos en nuestro avance. Desde ahora hasta la caída de Puerto Argentino (14 de junio de 1982), recibimos una atención constante por parte de la artillería enemiga y especialmente de la de largo alcance de 155 mm. Una pasada de bombardeo nocturno a cargo de los aviones Canberra se sumó a nuestra incomodidad, pero sin causar bajas.

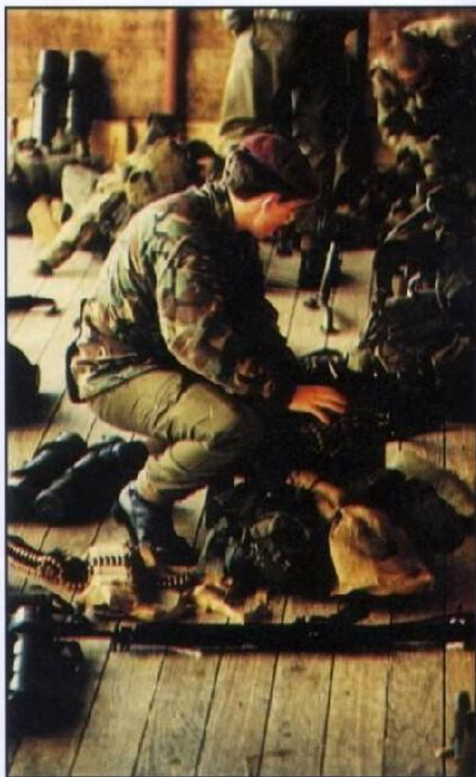
Nada parecido a esto había llevado a cabo el batallón durante una generación

El 3 de junio, las compañías A y B se trasladaron hacia el este detrás del espaldón del Monte Kent, para establecer bases de partida seguras, más cerca de Monte Longdon, que sabíamos, ahora, iba a ser nuestro objetivo. Durante el período del 3 al 10 de junio, se llevó a cabo un reconocimiento extenso a cargo de la compañía de exploración. Dieron como resultado un cierto número de encuentros con el enemigo, y se obtuvo una información muy valiosa, aunque no con el detalle que nos habría gustado. Frecuentemente, las patrullas de cuatro hombres de la compañía D eran capaces de llegar a unos pocos metros de las posiciones argentinas en la montaña. Generalmente se pasaban dos noches fuera, regresando a la segunda con la información. Nuestros morteros establecían también con regularidad combate con el enemigo en este período, en que los controladores de fuego de morteros (MCFs) disfrutaban de estas oportunidades únicas para probar sus habilidades.

Mientras tanto las compañías A y B recibían cada vez más un fuego preciso por parte de la artillería enemiga e incluso vía aérea a través de los Pucara contra sus posiciones, sin bajas, pues los soldados se habían acostumbrado bien a la supervivencia. Más tarde, un mapa argentino recobrado en la Casa del Gobierno, señalaba nuestras posiciones en rojo y demostraba con qué precisión el enemigo había señalado los lugares que, por supuesto, habían sido ocupadas hacía unos días. Fue un alivio, por lo tanto, cuando el día 10 recibimos la orden de tomar Monte Longdon durante la noche del 11-12 de junio. Durante una generación, el batallón no había llevado a cabo nada parecido.

En la oscuridad y trasladándose por rutas distintas con los guías de la compañía de exploradores, el grupo de mando y las tres compañías de fusileros (A, B y C) nos acercamos al objetivo, después de tres horas de aproximación. La cresta quebrada, larga y estrecha de la montaña solamente permitía luchar en ella con eficacia una compañía a la vez. El desbordar por los flancos no era una opción acertada a causa de las posiciones enemigas conocidas en la cresta del telégrafo, al este, y un campo de minas al sur. (El resultado final, sin embargo, fue que también había minas en nuestra ruta de ataque.) El pico de la montaña también dominaba el campo despejado alrededor de él en un espacio de varios miles

Arriba, izquierda: «M» Jones (a la derecha) y Hew Pike, jefes respectivamente de los batallones de Paracaidistas 2.º y 3.º en ruta hacia las Malvinas. Abajo: empacando y distribuyendo cargas para transporte individual en el *Canberra*. A la derecha: embarcación de desembarco llega a la playa en Sandy Bay cerca de Puerto San Carlos.





de metros, sumándose esto a los peligros de una aproximación por los flancos —incluso la hecha durante el momento más oscuro de la noche.

El plan era que la compañía B, mandada por el comandante Mike Argue, atacara el pico Longdon (compuesto por dos accidentes denominados Fly Half y Full Back), mientras que la compañía A, bajo el mando del comandante David Collett, tomaría la cresta inmediata al noreste (Wing Forward), que también se pensaba que estaba en manos del enemigo. La compañía C (del comandante Martin Osborne) iba a permanecer retrasada, sin establecer contacto, como reserva, aprovechando cualquier saliente para cubrirse en los valles bajos.

El comandante Peter Dennison condujo los equipos de apoyo de fuego —equipados con lanzadores de misiles Milan y ametralladoras (GRMG) en misión de fuego sostenido— a una posición al oeste de la montaña, llamada Free Kick, para un consiguiente despliegue a medida que fuera necesario. Los morteros se trasladaron independientemente, mientras que el comandante Roger Patton estaba al mando de los equipos de aprovisionamiento, equipados con tractores y vehículos de suministro con cadena Volvo BW. Lamentablemente, habíamos perdido nuestra tropa de los Escorpiones y Cimitarras en favor de la 5.ª Brigada de Infantería, pero teníamos una batería de cañones ligeros de 105 mm en apoyo directo y se podrían solicitar otras baterías si se necesitaban. También teníamos el apoyo de fuego de los cañones de 4,5 pulgadas de la fragata HMS *Avenger*. Este apoyo nos acompañó durante la mayor parte de la noche.

Nuestra base de partida estaba situada a lo largo de la corriente de agua que va hacia el sur desde el paso Furze Bush y la cruzamos en seguida. La luna salió para siluetear el perfil dominante de la montaña. Las dos compañías asaltantes (A y B) avanzaron firmemente sobre la tierra de páramos, despejada, pasando de la marcha de aproximación al despliegue de asalto a medida que se avanzaba en una noche extremadamente fría. Durante el avance tratamos de evitar las largas esperas en zonas de reunión por miedo a la artillería argentina y todo permanecía en silencio a medida que nos acercábamos sin ser estorbados, a la montaña. La compañía B se trasladó silenciosamente a las rocas de la base del Monte Longdon —y allí perdimos la ventaja de la sorpresa. El cabo Milne, un jefe de pelotón, pisó una mina y los defensores argentinos empezaron a disparar sobre las dos compañías asaltantes con intenso fuego de ametralladora.

Para aumentar nuestros problemas, pronto la artillería y los morteros se sumaron también. Y aunque al principio las granadas caían detrás de nosotros (y gran parte del fuego de las armas automáticas tam-

Sargento mayor del 3.º de Paracaidistas, Malvinas, 1982

RSM (sargento mayor) del 3.º de Paracaidistas, este soldado lleva pantalones y chaquetón a prueba de inclemencias, hecho de DPM (material de experimentación) con la boina característica del Regimiento de Paracaidistas. El calzado consta de botas de DMS (suela moldeada directa) sobre los que van enrolladas vendas kaki cortas. El equipo es del modelo estándar de 1958, aunque éste va suplementado por una cantimplora modelo 1944. Las prendas a prueba de viento fueron obtenidas de un batallón británico encuadrado en la OTAN. Luce una pequeña bandera británica en el brazo derecho. Va armado con un subfusil ametrallador Sterling L2A3 de 9 mm, representado aquí) con su culata metálica doblada debajo del cañón.



Izquierda: la bandera del 3.er Batallón de Paracaidistas es izada en Puerto San Carlos por el administrador local Alan Miller. Arriba, a la derecha: el teniente coronel Pike visita su equipo avanzado de Milan cerca de Estancia House, en preparación para el ataque a Monte Longdon. Derecha: el sargento Watson del 3.er Batallón Paracaidista conduce a un argentino prisionero. El argentino usa un pullover Royal Marine, posiblemente adquirido en Moody Brook. Abajo: hombres del 3.er Batallón Paracaidista en Estancia House. El estandarte del 9.º Escuadrón de Paracaidistas ha sido colocado en un poste de telégrafo.

bién pasaba alta), a medida que entramos en combate el enemigo se percató rápidamente de dónde nos encontrábamos.

El fuego se hizo cada vez más denso y más preciso a medida que ganábamos terreno y la distancia disminuía. Durante mucho tiempo de la batalla que siguió, era a menudo difícil el distinguir si las explosiones que se producían entre nosotros eran causadas por los cañones de 105 mm, 155 mm y morteros de 120 mm del enemigo o por nuestra artillería y apoyo naval. Nuestro fuego de apoyo, dirigido por el jefe de batería (comandante John Patrick) y sus oficiales observadores avanzados (FOO), por los controladores de fuego de mortero y por el oficial de apoyo de fuego naval (capitán de navío Willie McCracken), cada vez se hacía más próximo y más audaz a medida que la batalla continuaba.

Resguardados como estaban en búnkers perfectamente preparados en las rocas, el enemigo sólo podía ser desalojado mediante la combinación de un intenso apoyo de fuego y un asalto inmediato de los pelotones de fusileros, utilizando ametralladoras GPMG, LAW (filodirigidos) y granadas de mano antes de atacar con los fusiles y bayonetas. La naturaleza de esta batalla consistía en una embestida, una pausa, unos pocos disparos aislados aquí y allá, algo de fuego de artillería y mortero, otra pausa, silencio absoluto, órdenes rápidas, más fuego, grandes concentraciones de fuego seguidas de un avance coordinado. Luego todo el proceso empezaría otra vez. Durante esta larga noche de lluvia y agua-nieve, el tiempo, la oscuridad, el terreno y la naturaleza de la misión exigían mucho de las dotes de mando y el ejemplo de los oficiales jóvenes, suboficiales e incluso soldados rasos.

Las secciones 5.ª y 6.ª fueron las primeras en llegar bajo el fuego eficaz una vez perdida la sorpresa. El teniente Cox, jefe de la 5.ª sección, ordenó a la escuadra de ametralladoras que subiera a la roca que tenían delante para disparar sobre una posición que le estaba deteniendo el avance; el enemigo finalmente fue silenciado por el fuego de los LAW y los Carl Gustav. Pero entonces, entró en acción más fuego de armas automáticas desde otro puesto. Algunos de la 5.ª sección se encontraban ahora en lo alto de la cresta y establecieron contacto con la 6.ª sección para confirmar sus posiciones y evitar enfrentarse. Bajo la protección del fuego el cabo Carver y los soldados Juliff, Gough y Gray intentaron tomar la posición del enemigo utilizando un LAW; pero falló dos veces y finalmente se lanzaron a la carga, usando granadas de mano para poner fin a aquella comprometida situación. Gray más tarde iba a recibir un tiro a través de su casco, escapando con astillas en su cuero cabelludo al desviarse la bala a través de la corona de su casco protector.



Mientras tanto, la 6.ª sección había ocupado una nueva posición en el lado sur de Fly Half, al principio sin establecer contacto con el enemigo, aunque lanzaron granadas en un cierto número de búnkers abandonados en su camino de subida. Pero se les había pasado un búnker, disimulado por la oscuridad y las rocas, en el cual se escondían al menos siete argentinos. Estos hombres atacaron a la sección por retaguardia con gran precisión e indudablemente vengaron a un buen número de sus muertos y heridos. Siguiendo adelante, la 6.ª sección quedó bajo un fuego preciso de tiradores individuales y armas automáticas de otras posiciones que causaron cuatro bajas en poco tiempo. Los intentos para ayudar a estos soldados y para destruir el origen del fuego enemigo condujo sólo a sufrir más bajas. La posición de la 6.ª sección fue pronto crítica porque había entrado dentro de la zona del alcance eficaz de las armas que atacaban a la 5.ª sección. Nuestras bajas permanecían entre las rocas, cubiertas por el fuego enemigo, pero los hombres de la sección se comportaron con ellos lo mejor posible. El ataque, efectuado con tal bravura había conseguido una posición valiosa; ahora, sin embargo, el ataque se había detenido.

Los tiradores, con visores nocturnos pasivos, nos pusieron pronto las cosas muy difíciles

A retaguardia en la parte norte de Fly Half, la 4.ª sección se movía hacia arriba por la izquierda de la 5.ª sección y aunque su pelotón izquierdo adelantado estaba protegido del fuego enemigo por el terreno, el pelotón de la derecha estaba subiendo detrás de la 5.ª sección y cayó también bajo un denso fuego. Ambas secciones habían llegado a una zona por delante de la cima del Fly Half, donde las crestas rocosas se habían empezado a quebrar y el terreno a inclinarse hacia el este. Su problema inmediato fue el de enfrentarse con una sección enemiga bien situada que disponía de cañones sin retroceso de 106 mm, dos GPMG de 7,62 mm y otra ametralladora pesada que de repente abrió fuego sobre ellas. Esta posición también tenía un cierto número de tiradores con visores nocturnos que demostraron ser extremadamente eficaces y pronto nos pusieron las cosas muy difíciles.

En el fragor del fuego inicial, el jefe de la 4.ª sección, el teniente Andrew Bickerdike, fue herido en el muslo y su radiooperador herido en la boca; a pesar de estas heridas, ambos continuaron disparando





sus armas y manejando la radio hasta que fueron relevados más tarde, cuando el sargento Jan McKay se hizo cargo de la sección. La 5.ª sección ya estaba a cubierto entre las rocas y afortunadamente pudo evitar las bajas. McKay reunió rápidamente unos hombres de la 4.ª sección y condujo el pelotón del cabo Bailey contra la ametralladora pesada que constituía el núcleo de la posición enemiga. Esta arma estaba situada en un nido de ametralladora bien construido y protegido por varios fusileros que cubrían todas las vías de aproximación. En el ataque murieron McKay y el soldado Burt, resultando seriamente herido el cabo Baily.

El cuerpo del sargento McKay fue encontrado más tarde en un nido enemigo. Los hombres de la 4.ª sección demostraron una gran bravura bajo el mando de McKay y la resistencia enemiga quedó muy reducida en esta zona, aunque el fuego intenso continuó haciendo el avance muy difícil.

McLaughlin reptó hacia la zona dentro del campo de lanzamiento de granadas desde una de las ametralladoras; pero se vio forzado a retroceder

Ahora la plana mayor de la compañía estaba adelantada con la 5.ª sección en la cresta y bajo fuego intenso desde el este. Se podían identificar varias posiciones enemigas por las balas trazadoras, particularmente aquellas que procedían de las ametralladoras Browning, muy características. El sargento Fuller, de la plana mayor, al haber oído que el teniente Bicker Dike estaba herido y que el sargento McKay había desaparecido, se adelantó para tomar

Izquierda, de arriba abajo: el comandante Peter Dennison, jefe de la Compañía de Apoyo, da instrucciones a sus hombres antes del ataque a Longdon utilizando una maqueta para explicar las varias etapas del plan; prisioneros argentinos son registrados en una abertura de rocas de Monte Longdon; paracaidistas agotados por la batalla se toman unos momentos de descanso detrás de una elevación de rocas; y paracaidistas heridos reciben tratamiento antes de ser evacuados de la zona de batalla. Abajo: un pelotón de paracaidistas-tiradores se traslada desde Longdon a Stanley. Arriba a la derecha: heridos británicos son cuidados por los sanitarios.







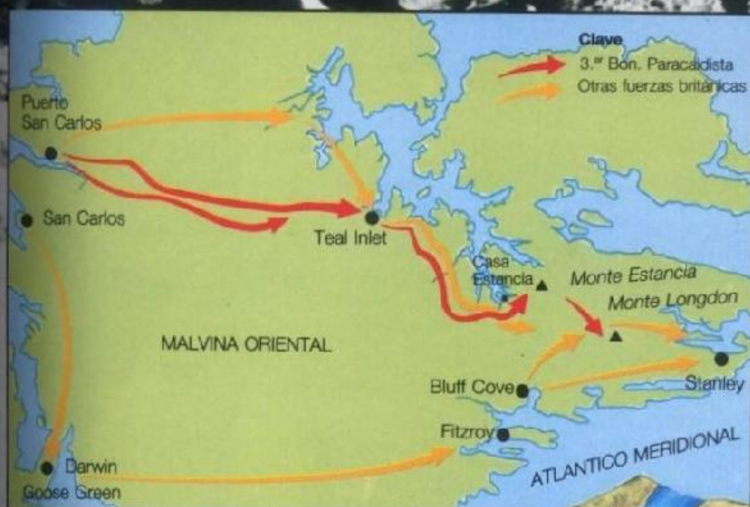


Monte Longdon

3.° de Paracaidistas, 11-12 de junio, 1982

La batalla de Longdon representó el clímax de la campaña de tres semanas de los Paracaidistas del 3.er Batallón, una campaña que empezó con el desembarco del batallón en Green Beach cerca del Puerto San Carlos el 21 de mayo. Después de consolidada su cabeza de desembarco, avanzaron hacia el este de las Malvinas volviendo a tomar las colonias en Teal Inlet y Estancia House, empujando al enemigo hacia Puerto Argentino.

El 3 de junio, patrullas combatientes se dirigieron a la zona de Monte Longdon, y en la noche del 11 al 12 de junio el batallón salió de su base de partida al oeste de la montaña para atacar una de las más importantes posiciones defensivas argentinas alrededor de Puerto Argentino.



Clave
- Cía. A
- Cía. B y Puesto de Mando
- Línea salida 3.er Bon. Para.
- OOO Campos de minas

Paso de Drunken Rock
Río Murrell
Furze Bush Pass
Wing Forward
Full Back
Fly Half
Sección 4
Sección 5
Sección 6
Monte Longdon
1 Compañía A
Compañía C (en reserva)
Compañía B
Free Kick
Moody Brook
Dos Hermanas

Full Back

A la Cía. A se le ordena salir de Winf Forward y unirse al asalto sobre Full Back. A pesar de la dura resistencia enemiga, la Cía. A empuja en dirección a Full Back. Al despuntar el alba la montaña estaba en manos británicas.



Wing Forward

11 de junio Las compañías A, B y C se trasladan al Monte Longdon.
21,00 Con la compañía C mantenida en reserva al oeste de la base de partida del batallón, las compañías A y B cruzan la corriente de agua que va desde el norte al río Murrell. La compañía A lanza su asalto a Wing Forward, al norte.



Fly Half

Cuando la Cía. A se traslada a Wing Forward, la Cía. B entra al ataque en las pendientes del propio Monte Longdon. Bajo intenso fuego de ametralladora, las secciones 4.ª, 5.ª y 6.ª de la Cía. B se abren en abanico y recorren el trayecto hasta la cima, búnker a búnker. Después de conquistada y asegurada Fly Half, la Cía. B es atacada por retaguardia. Los asaltos de la Cía. B son abortados.

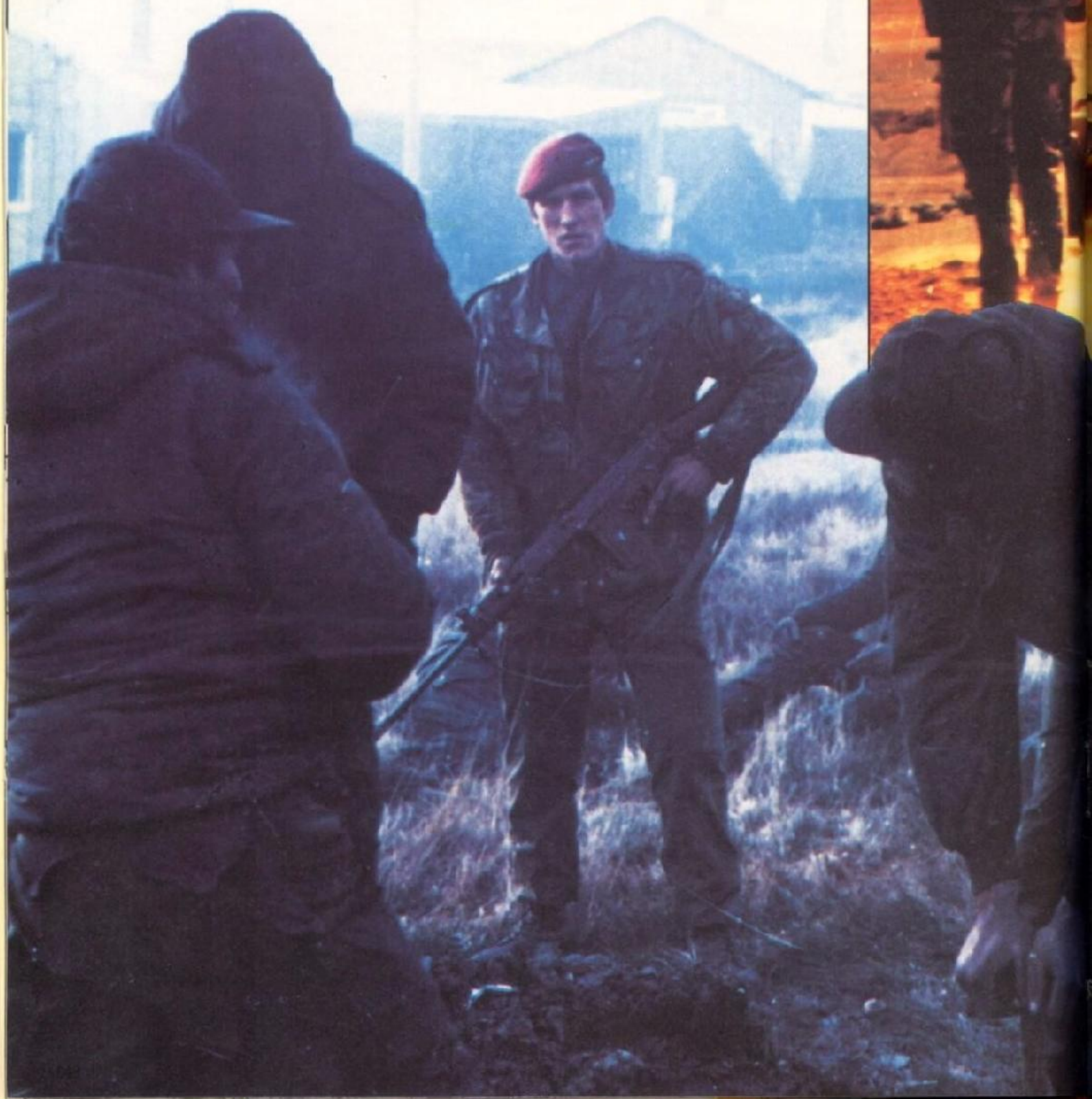


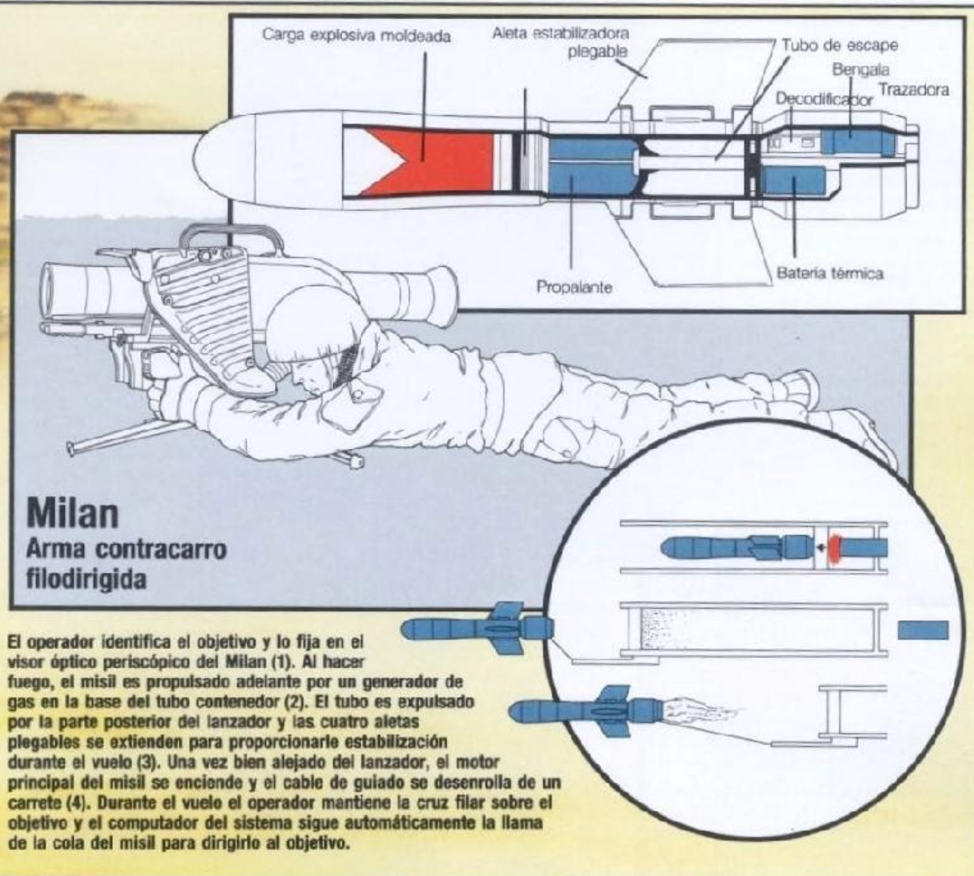
el mando de la 4.ª sección. La reunió y, con el pelotón del cabo McLaughlin prestando apoyo por el fuego, presionó hacia el frente. A pesar de que limpiaron varios nidos enemigos, esta fuerza fue detenida por intenso fuego de armas automáticas que hirieron al cabo Kelly y a otros cuatro.

El pelotón de McLaughlin, además de proporcionar apoyo por el fuego, consiguió alcanzar una posición dominante que tenía vistas sobre las zonas del este. En su ruta de ascensión había sido detenido temporalmente por el enemigo que lanzaba granadas de mano rodando las rocas abajo, hacia ellos. No habían tenido bajas, pero aunque McLaughlin se acercó reptando hasta la distancia de lanzamiento de granadas desde una ametralladora y a pesar de varios intentos para silenciarla tanto con granadas de mano como con LAW de 66 mm, se vio forzado a retirarse bajo el fuego intenso de armas automáticas.

Los ataques fueron pronto también apoyados por los equipos de GPMG y Milan que se habían trasladado a la montaña bajo las órdenes del comandante Dennison; las GPMG batían con potencia a las ametralladoras pesadas enemigas, mientras los misiles filodirigidos Milan se empleaban con efectos devas-

Derecha: una de las armas más mortíferas del 3.er Batallón de Paracaidistas: el lanzador de cohetes Milan, que aquí es probado en Isla de Ascensión. Abajo: el soldado Martin del 3.er Batallón de Paracaidistas organiza un grupo de trabajo con prisioneros de guerra en Puerto Argentino.





Milan
Arma contracarro filodirigida

El operador identifica el objetivo y lo fija en el visor óptico periscópico del Milan (1). Al hacer fuego, el misil es propulsado adelante por un generador de gas en la base del tubo contenedor (2). El tubo es expulsado por la parte posterior del lanzador y las cuatro aletas plegables se extienden para proporcionarle estabilización durante el vuelo (3). Una vez bien alejado del lanzador, el motor principal del misil se enciende y el cable de guiado se desenrolla de un carrete (4). Durante el vuelo el operador mantiene la cruz filar sobre el objetivo y el computador del sistema sigue automáticamente la llama de la cola del misil para dirigirlo al objetivo.

tadores contra los búnkers, desde corta distancia. Desgraciadamente, los tres sirvientes de un Milan resultaron muertos por una granada enemiga de cañón sin retroceso de 105 mm durante estos combates.

La lucha ahora había llegado a una fase crítica y se había convertido en una batalla de voluntades entre atacantes y defensores. Nosotros nos habíamos establecido fuertemente en nuestras posiciones pero nos estábamos encontrando con una resistencia del enemigo mucho más dura de lo que nos habían informado nuestras patrullas. Estuvimos intensamente batidos por el fuego y el enemigo no tenía dificultad alguna para la corrección de su tiro haciéndolo más preciso. En el pico este, Full Back, el fuego del enemigo detuvo los asaltos repetidos tanto desde la parte frontal, como el de la compañía B que intentaba rodear la posición argentina. El fuego desde estas posiciones también había fijado a la compañía A en su objetivo inicial de Wing Forward.

El cruel, obstinado coraje de pequeños grupos de soldados utilizando fusiles, granadas y bayonetas en lucha cuerpo a cuerpo...

Por ahora, yo me había adelantado con mi operador de radio, el cabo «Jock» Begg, a los grupos de delante de la compañía B y había enlazado con el comandante Argue. La compañía había quedado seriamente reducida en sus efectivos, pero estaba en posesión del extremo oeste de la montaña, Fly Half, y todos los intentos para hacer nuevos progresos y para rodear al enemigo eran desbaratados, con pérdidas crecientes. Fue en aquellos momentos cuando recibimos noticias a través de la red de la Brigada acerca del despegue de helicópteros enemigos Huey desde Stanley, dirigiéndose hacia nosotros —quizás un contraataque. Pero esto no empeoraría más las cosas de lo que ya lo estaban y además los helicópteros nunca llegaron.

Yo tenía claro que debía utilizar la compañía A, ahora más próxima que la C, para tomar la iniciativa para alcanzar Full Back y mantener la presión del ataque. Comuniqué todo esto al general, cuando me tropecé con tres cadáveres de enemigos muertos a bayoneta, diciéndole nuestra situación, pero quitándole cualquier duda de que al fin venceríamos. Había, sin embargo, momentos en que yo me preguntaba, casi desesperadamente, qué más teníamos que hacer para forzar a los argentinos a abandonar la lucha: posiciones que ya pensábamos que habían sido anuladas revivían de nuevo con fuego tan intenso como antes. Sólo se podía hacer una cosa, desde luego: seguir luchando hasta que la voluntad del enemigo estuviera totalmente rota.

Mientras continuó el ataque de la compañía A, la sección portacamillas se estaba moviendo en la oscuridad y sobre las rocas cubiertas de hielo, para localizar y evacuar a los heridos —una tarea de las más difíciles, que se les hacía cien veces más difícil por el fuego constante de la artillería y de los morteros al que siempre estaban expuestos. El cabo Bassey fue herido por una mina cuando intentaba llegar al cabo Milne (el primer hombre herido aquella noche) mientras que otros fueron heridos por fuego de granadas cuando descendían por las pendientes

SARGENTO McKAY

El sargento Ian John McKay ganó una Cruz Victoria (abajo) por su valentía cuando su jefe de sección fue herido y el 3.er Batallón Paracaidista quedó detenido en Monte Longdon. Su citación dice así: «Estaba claro que aquella acción era necesaria para no debilitar el avance ante el número creciente de bajas. El sargento McKay decidió convertir este reconocimiento en un ataque para eliminar las posiciones enemigas... Dio órdenes y llevando tres hombres con él, salió de su puesto y cargó contra las posiciones enemigas. El asalto fue recibido con una granizada de fuego. El



cabo fue seriamente herido, un soldado muerto y otro herido. A pesar de estas pérdidas, el sargento McKay continuó solo la carga sobre el enemigo. Al llegar cerca de él lanzó granadas de mano aliviando la situación de las secciones 4.ª y 5.ª que estaban sitiadas. El sargento McKay enderezó una situación muy peligrosa y fue el instrumento en la consecución del éxito en el ataque. El suyo fue un acto fríamente calculado, cuyo peligro debía conocer con antelación. Con un completo desprecio de su propia seguridad, desplegó valor y altas dotes de mando, y fue la inspiración para todos los que estaban a su alrededor.



rocosas con sus camaradas heridos. Estos grupos de camilleros, bajo el mando del comandante Roger Patton, segundo comandante del batallón, también transportó hacia adelante munición para nuestras distintas armas, ayudados, hasta el puente Murrell, por transportes de rueda y cadena. El éxito final del batallón dependía por completo de esta línea de suministros.

La compañía A ahora llevaba a cabo una batalla lenta y sistemática de avance, bien apoyada por nuestras ametralladoras y artillería, frente a un fuego intenso y preciso de las ametralladoras enemigas desde las rocas, por encima de la depresión cubierta de hierba entre Fly Half y Full Back. El impacto del fuego de la artillería, morteros y ametralladoras y el efecto contundente de los Milan, Carl Gustav y LAW de 66 mm a corta distancia manejados con el coraje cruel y obstinado de pequeños grupos de soldados usando fusiles, granadas de mano y bayone-

Izquierda: el sargento McKay, VC.
Abajo: los supervivientes de la compañía C en Puerto Argentino con su banderín. 14 de junio de 1982.

tas en lucha cuerpo a cuerpo, proporcionaron los mejores medios para vencer la resistencia. Ahora bien, ya se había hecho de día antes de que Full Back estuviera plenamente conquistado. La mayoría de los soldados enemigos que no se habían retirado, yacían muertos a lo largo de los caminos y entre las rocas —algunos desmembrados por el fuego de la artillería y mortero, otros muertos de disparos y bayoneta.

La escena, al romper el alba, será quizás el recuerdo imborrable de esta lucha larga y tenaz. Grupos de soldados jóvenes, con caras tristes, contrariados, pero decididos, se movían a través de la niebla con sus bayonetas caladas para comprobar las bajas del enemigo. Los restos de la batalla estaban esparcidos a lo largo de toda la montaña, a la vuelta de cada rincón entre las rocas, en cada vaguada.

El olor ácido y característico de la muerte se introducía a través de las fosas nasales, cuando empezamos a cavar tumbas temporales para los muertos enemigos. Pero era una tarea lenta y de vez en cuando la abandonábamos cuando la artillería enemiga y los morteros golpeaban de nuevo.



Los búnkers argentinos no sólo olían a enemigo sino también a cigarrillos Camel, botellas de coñac, rebanadas de queso, carne de ternera y correo de la Argentina —un recuerdo íntimo para aquéllos contra los que habíamos luchado que también eran hombres con familias y hogares esperando noticias de ellos. El grupo de prisioneros que ahora teníamos que llevar a lugar seguro del fuego de su propia artillería eran, la mayoría, paisanos de uniforme, algunos pocos, menos que muchachos; pero con soldados profesionales hechos de material más duro para organizarles y conseguir fuerza y disciplina.

Desde mis posiciones en las pendientes adelantadas del Monte Longdon, la Cresta del Telégrafo parecía que sería nuestra sólo con cogerla, y yo estaba ansioso de continuar nuestro avance cuanto antes. Pero estaba más allá del alcance de nuestras armas hasta que se adelantaron, y fue dominada desde Tumbledown, en poder del enemigo. Las siguientes acciones no fueron ya operaciones de guerra propiamente dichas. Mantuvimos el terreno protegiéndonos lo mejor que pudimos en nuestra montaña que tanto trabajo nos había costado ganar, pues el fuego de la artillería y morteros enemigos iba a continuar molestándonos hasta su finalización tres días más tarde, y un número de hombres que habían luchado tan admirablemente y sobrevivido después de una noche de batalla, iban a morir por concentraciones instantáneas de proyectiles cuando se trasladaban al otro lado de la montaña, para ayudar a los heridos. Fueron momentos muy tristes y el batallón continuó perdiendo algunos de sus mejores soldados, hombres como el cabo Steward McLaughlin, que había estado en lo más duro de la batalla durante la noche y había recibido una herida de metralla en la espalda justo antes de hacerse de día; junto con los que le trasladaban fue herido por fuego pesado de mortero mientras era evacuado. O el soldado Richard Absalon, tirador de la compañía de exploradores que había realizado numerosas patrullas de reconocimiento, para ser herido mortalmente en la cabeza por una granada cuando ayudaba a un compañero a ponerse a salvo.

«... ciertamente, nada hay más penoso que ganar una batalla con la pérdida de tantos compañeros»

Aquella noche perdimos 23 hombres y 47 resultaron heridos. Muchos de estos últimos, seis de los cuales habían perdido miembros, tenían razón en estar agradecidos a la destreza profesional y dedicación del comandante Charles Batty y a los miembros de su equipo de Cirugía de Campaña que habían trabajado incansablemente en la casa cuartel provisional en Teal Inlet durante nuestra larga batalla para tomar y mantener el Monte Longdon.

La apresurada carrera hacia Stanley, el 14 de junio, pendiente abajo y sobre la cual unas pocas horas antes habría atraído un masivo ataque de fuego artillero, parecía increíble; y repentinamente nos encontrábamos aquí, requisando bungalows y casas particulares a lo largo de los muelles de Stanley.

La confianza en sí mismo y la voluntad de vencer —desarrollada a través de una dura selección y un duro entrenamiento— nos habían conducido a la victoria. Pero la emoción dominante no fue de alegría por la victoria, sino de contrariedad y tristeza ante tantos muertos y heridos. «Bien, gracias a Dios no sé lo que es perder una batalla», se dice que afirmó el Duque de Wellington al Dr. Hume cuando se le enseñó la lista de las bajas la mañana después de Waterloo, «pero ciertamente, nada puede ser más penoso que ganar una, con la pérdida de tantos compañeros».



FORTALEZ VOLANTES

379.° GRUPO DE BOMBARDEO

Apodado «Triángulo K» el 379.° Grupo de Bombardeo (pesado) formado por cuatro escuadrones de bombarderos, el 524, 525, 526 y 527 se formó en noviembre de 1942 en Cowen Field, Idaho. Unas pocas semanas más tarde fue trasladado a Wendover Field en Utath, se llamaron a filas a algunos pilotos con experiencia procedentes de formaciones ya existentes y se nombró como jefe al coronel Maurice «Mo» Preston. A pesar de muchos y graves problemas, el progreso en la formación del 379.° Grupo fue rápido y con un nuevo traslado a la base aérea de Sioux City el grupo ya se encontró listo para prestar servicio en ultramar para mediados de abril de 1943.

Una vez en Inglaterra, el grupo quedó bajo el mando de la Fuerza Aérea del Octavo Ejército americano enviándosele inmediatamente a un curso de familiarización en Bovington. A mediados de mayo la unidad se trasladó a Kimbolton y unos pocos días más tarde, el 29, tomó parte en su primera misión. Las pérdidas en ésta y posteriores incursiones fueron extremadamente altas y Preston se vio forzado a introducir una serie de medidas para mejorar la forma del grupo.

El nuevo programa de entrenamiento de Preston alcanzó buenos resultados y el grupo pasó a alcanzar un récord en bombardeo de primera categoría. Para el final de la guerra había realizado 10.492 salidas, lanzado más de 26.000 toneladas de bombas y había ganado 2 citaciones de unidad distinguida. Alrededor de 140 B-17 se perdieron debido al fuego enemigo.

Como grupo, el 379.° no sobrevivió después de la guerra —fue formalmente disuelto en Casablanca el 25 de julio de 1945. En la parte superior se muestra su insignia distintiva de cola.

La Fortaleza Volante B-17 fue el soporte de las ofensivas diurnas de las fuerzas aéreas de los EE UU contra la Europa de Hitler. Aquí, un B-17 del grupo «Triángulo K», se dirige al Canal.

El 379.° Grupo de Bombardeo (pesado) de Fortalezas Volantes de las Fuerzas Aéreas de los EE UU llevó a cabo su lucha en los cielos hostiles de la Alemania nazi con objeto de golpear fuertemente el corazón del Tercer Reich

A toda potencia con su velocímetro indicando 120 mph, la Fortaleza Volante B-17 atronó el final de la pista para luego elevarse sobre la pequeña ciudad de Huntingdonshire en Kimbolton. A intervalos de 10 segundos siguieron otros 23 B-17, esforzándose bajo pesadas cargas de combustible y bombas para alcanzar la velocidad de despegue. Cada uno llevaba 2.800 galones en sus depósitos, dos bombas de 2.000 libras y una tripulación de 10 jóvenes cuyos sentimientos cambiaban entre la emoción y el temor. Ellos sabían que el despegue de un bombardero cargado a su máxima capacidad no carecía de riesgo. Si un motor fallaba en el momento del despegue era casi inevitable el estrellarse —una caída que lo más probable es que se convirtiera en explosión, fuego y muerte.

Pero en este día, 29 de mayo de 1943, su temor y emoción eran mayores porque ellos, los hombres del 379.° Grupo de Bombardeo (pesado) de la Fuerza Aérea del Octavo Ejército de los Estados Unidos iban a la guerra por primera vez.

En la fortaleza de cabeza el coronel Mauricio «Mo» Preston, comandante del grupo, llamó a su tirador de cola, el teniente Francis, a través del intercomunicador: recibió confirmación de que todos los 24 B-17 estaban en el aire, ganando altitud y empezando a trasladarse a sus puestos de formación preestablecidos. Generalmente, Francis era el copiloto del bombardero, pero en este vuelo había sido desplazado por el «jefe» del 379.°. Durante casi una hora los bombarderos volaron en círculo, estableciendo la distancia, una formación alternada conocida como «caja» que estaba diseñada para permitir a las armas del B-17 que tuvieran el campo de tiro despejado y apuntar el mayor número de armas a los cazas atacantes. Observados desde tierra o desde el aire, estas «cajas» de bombarderos no parecían estar de acuerdo con ningún modelo planeado.

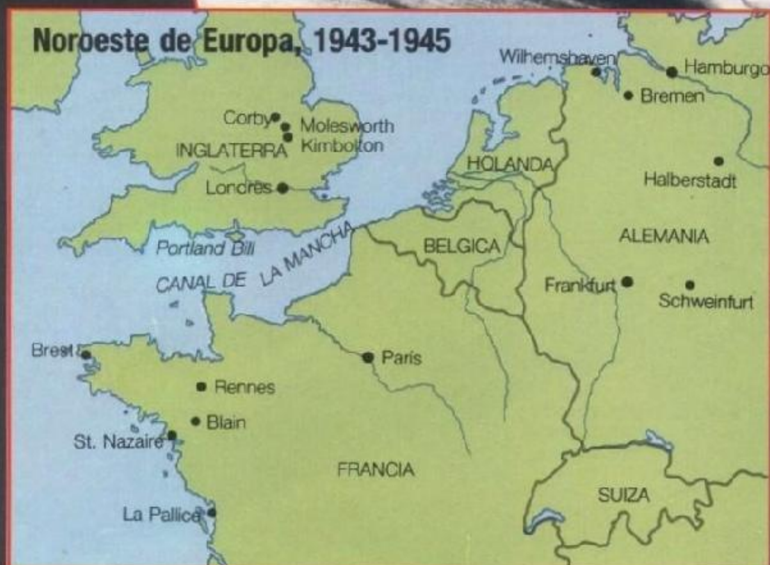


Izquierda: un equipo ganador de un récord posando para la cámara. La tripulación de «Ol'Gappy» realizó más de 150 misiones antes del final de la guerra. Abajo: 6 Fortalezas, en formación de «caja», sobrevuela Kimbolton.

De hecho, estaban dispuestos y colocados en «uves» de tres planos escalonados hacia atrás y a izquierda y derecha. Una vez que todos los aviones del grupo estaban en posición, Preston enfiló hacia el noroeste sobre Molesworth. El plan era lanzarse detrás de otro grupo más experimentado que ya había despegado de aquel aeródromo y formaba parte de una formación mayor conocida como «ala de combate»; continuando hacia el noroeste después de esta maniobra, los bombarderos alcanzaron el punto prominente de la laguna Eye Brook cerca de Corby, para el encuentro con otras formaciones de la Fuerza Aérea USA.

El 379.° era parte de la fuerza de 169 B-17 que se dirigían a la base alemana de submarinos en St. Nazaire en la costa oeste de Francia —un objetivo con una de las defensas antiaéreas más potentes de la Europa occidental; la campaña de la 8.ª Fuerza Aé-







rea de los EE UU contra las bases de submarinos en la costa atlántica había sido tan costosa que las tripulaciones de los fortalezas llamaban a St. Nazaire «Ciudad del cañón antiaéreo».

Cuando los bombarderos subieron por encima de los 10.000 pies las tripulaciones se pusieron sus máscaras y empezaron a respirar oxígeno. Todo parecía ir de acuerdo con el plan, pero cuando los B-17 volaban sobre el Támesis, uno de los motores de la Fortaleza del teniente Zucker empezó a perder potencia: un tubo supercargador, una pieza esencial del equipo cuando se opera a grandes alturas, había fallado. Zucker no tuvo más alternativa que abandonar su misión. Balanceando sus alas para indicar su partida, pues se debía de observar silencio radio, Zucker se salió de la formación y regresó a Kimbolton. Otra fortaleza maniobró para ocupar su sitio. Un poco más tarde apareció en tierra a través de la niebla Portland Bill, y la formación hizo un ligero cambio de rumbo.

El plan de la Fuerza Aérea del 8.° Ejército para el ataque incluía 2 grupos de Fortalezas y una pequeña formación de B-24 Liberator. Unos 70 B-17 iban a atacar a un depósito naval cerca de Rennes y hacer desviar los cazas enemigos de la fuerza de St. Nazaire y, 40 minutos después de la incursión de diversión, los B-24 atacarían la base de submarinos en La Pallise. La exactitud horaria era crucial si queríamos que las bajas fueran mínimas.

A 20.000 pies sobre el Canal empezaron a salir por detrás de los motores de los B-17 estelas de vapor, a medida que los gases calientes se mezclaban con el aire tenue y a bajo cero. Cuando el avión cogió la dirección de la península de Brest, la tripulación novata del 379.° vio su primer disparo antiaéreo: bengalas rojas, dejando negras y feas estelas

El fuego terrestre enemigo fue el mayor castigo del 379.° durante la ofensiva de bombardeo aliada contra la Europa ocupada. Arriba: alcanzado por un proyectil sobre Nis, Yugoslavia, el 15 de abril de 1945, un B-17 estalla en llamas y se desintegra. La sección de cola ya se ha roto. Derecha (recuadro): la tripulación de tierra americana inspeccionando el plano de cola dañado de un B-17 alcanzado por los restos de otro bombardero. Fotografía de fondo: después de un aterrizaje forzoso, restos incendiados en el aeródromo de Kimbolton.

de humo. La formación estaba fuera de alcance y atraía el fuego de las baterías antiaéreas alemanas en Guernsey. Afortunadamente, los cañones eran ligeros y no demasiado precisos para dañar al avión. En este punto, sin embargo, otro B-17 sufrió un fallo mecánico y tuvo que regresar. Las restantes tripulaciones se colocaron sus cascos de acero al aparecer la península de Brest.

Los tiradores, tensos, observaron el cielo con sus ametralladoras de 0,5 pulgadas preparadas, en espera de un repentino asalto de parte de los cazas alemanes; pero ninguno apareció. Incluso cuando la escolta de cazas aliados tuvo que regresar por falta de combustible no hubo todavía señal alguna de la Luftwaffe. Los bombarderos continuaron su marcha hasta que el aparato de cabeza divisó Blain, la ciudad francesa que iba a servir de «punto inicial»: el sitio desde donde los B-17 se dirigirían a sus objetivos, abrirían las puertas de su compartimento de bombas y se prepararían para su aproximación final a los objetivos, poniéndose cada una de las formaciones en hilera. Preston no pudo divisar la barrera de explosiones antiaéreas que se produjo alrededor de las formaciones de cabeza; no había sido exagerada la intensidad de la recepción en St. Nazaire. Los aparatos, individualmente comenzaron a evolucionar para confundir a las baterías antiaéreas; pero no había escapatoria ante las mortíferas salvas.

Sin embargo, justamente a las 17,11 horas, el operador de bombardeo de cabeza del 379.º soltó de su aparato la mortífera carga y, siguiendo su ejemplo, lo hicieron los otros operadores de bombardeo del grupo. Hasta este momento, dos de los B-17 del 379.º habían sido tocados por la artillería antiaérea enemiga. El pilotado por el capitán John Hall, jefe del 526.º Escuadrón del grupo, estaba en llamas y saliéndose de formacion. Se vió a cinco hombres lanzarse en paracaídas abandonando el avión. Otro B-17 del mismo escuadrón fue también derribado.

Volando sobre el mar, el 379.º escapó de los antiaéreos y luego volvió a restablecer la formación de combate con el Grupo Molesworth antes de volver a cruzar la península de Brest. De repente el intercomunicador lanzó unos chillidos de «bandidos». Un grupo de FW 190 barrió al 1.er Escuadrón y las Fortalezas temblaron por el retroceso de sus armas defensivas. La batalla aérea fue breve y confusa. El avión del teniente Hale picó bajo el ataque, mientras que el teniente Francis, en la torreta de cola del avión del B-17 de Preston, disparó varias ráfagas sobre un FW 190 y comunicó su destrucción. Se alcanzó y cruzó la costa francesa evitando las islas del Canal y al fin las tripulaciones se sintieron aliviadas de



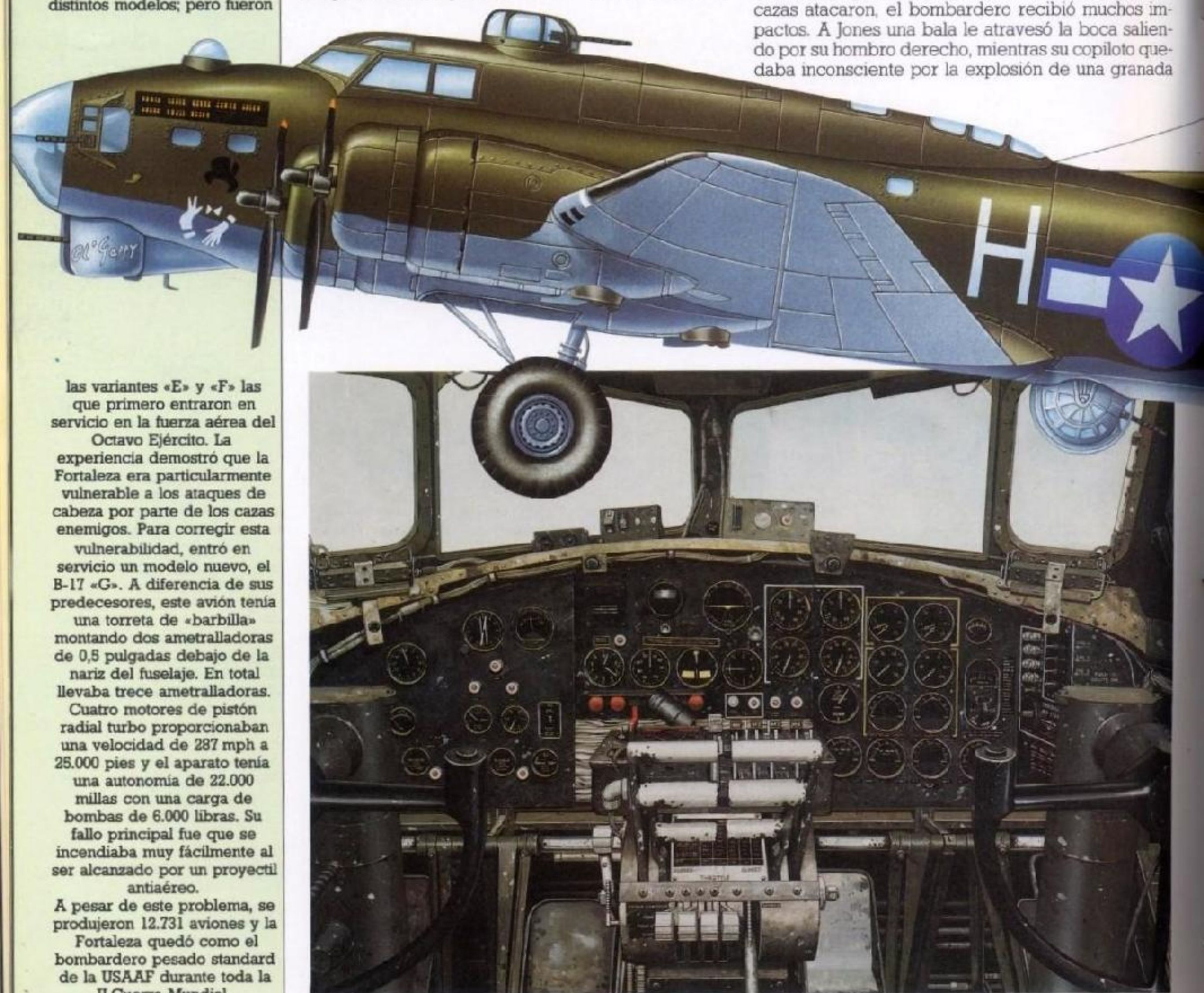
haber pasado la prueba de fuego. No así el teniente Carlson y sus hombres. Su B-17 había tenido problemas mecánicos, y éstos más la metralla de los cañones antiaéreos, produjeron la parada de dos motores simultáneamente en el momento que empezaba a verse Portland Bill.

Carlson pensó que podría alcanzar la base; pero cuando sólo faltaban unas millas y debido al esfuerzo, se paró un tercer motor viéndose obligado a hacer un aterrizaje de emergencia en un campo cerca de Little Staughton. La tripulación salió indemne.

El bombardeo había sido impreciso, tres de los bombarderos del grupo habían caído por fallo mecánico; otro había desaparecido y otros tres derribados. El 379.° había sufrido la mitad de bajas de la fuerza en St Nazaire. Era un mal comienzo para la campaña de bombardeo de precisión con luz de día llevada a cabo por la Fuerza Aérea del Octavo Ejército de los EE UU.

Con una dotación total de 36 tripulaciones y B-17 en el grupo no hacía falta mucha aritmética para que las tripulaciones calcularan que a este régimen de pérdidas sus posibilidades de supervivencia eran escasas. Llevaban ya 25 misiones y desde la décima ya vivirían de prestado. Pero Preston, un gran y genial californiano que había cuidado el 379.° desde sus primeros días, sabía que había mucho que hacer para mejorar su actuación y reducir pérdidas; sus hombres eran novatos y él iba a tratar de convertirlos en expertos en bombardeo.

Siguiendo al penoso comienzo del combate de la unidad sobre St. Nazaire, la inclemencia del tiempo pospuso las operaciones para otra ocasión, ya que para los bombardeos de precisión desde gran altura era esencial el cielo despejado. Durante este descanso, el 379.° curó sus heridas, se entrenó y preparó para la siguiente misión. Todavía tenían que pasar dos semanas para que se produjera el acontecimiento. El objetivo, el día 11 de junio, eran los arsenales de submarinos en Wilhelmshaven y al 379.° de nuevo le tocó la peor parte de las pérdidas americanas. Los ataques frontales de cazas alemanes al grupo inexperto, derribaron 6 de sus 29 B-17, tres cuartas partes de las pérdidas totales de las Fuerzas Aéreas del Octavo en aquel día. Además, 13 hombres de los bombarderos que regresaban estaban heridos y otro muerto. Las pérdidas podían haber sido más altas, si no llega a ser por los esfuerzos del tirador de la torreta alta del B-17 del teniente Billfons, apodado «el peligroso Dan». Cuando los cazas atacaron, el bombardero recibió muchos impactos. A Jones una bala le atravesó la boca saliendo por su hombro derecho, mientras su copiloto quedaba inconsciente por la explosión de una granada



FORTALEZA VOLANTE

En mayo de 1934 el Ejército de los EE UU expuso sus requisitos para un bombardero avanzado y de varios motores. De los muchos diseños presentados, fue aceptada la propuesta de la compañía Boeing y en agosto de 1935 el prototipo del modelo 299 completó su primer vuelo de resistencia: más de 2.100 millas a una velocidad media de 252 mph. Sus cinco ametralladoras le hicieron ganar el apodo de «Fortaleza Volante». El cuerpo aéreo del Ejército de los EE UU predecesor de la Fuerza Aérea del Ejército USA (SAAF) hizo sus primeros pedidos a Boeing y entre enero y agosto de 1937 fueron entregados 12 B-17.

Del B-17 se construyeron distintos modelos; pero fueron las variantes «E» y «F» las que primero entraron en servicio en la fuerza aérea del Octavo Ejército. La experiencia demostró que la Fortaleza era particularmente vulnerable a los ataques de cabeza por parte de los cazas enemigos. Para corregir esta vulnerabilidad, entró en servicio un modelo nuevo, el B-17 «G». A diferencia de sus predecesores, este avión tenía una torreta de «barbilla» montando dos ametralladoras de 0,5 pulgadas debajo de la nariz del fuselaje. En total llevaba trece ametralladoras. Cuatro motores de pistón radial turbo proporcionaban una velocidad de 287 mph a 25.000 pies y el aparato tenía una autonomía de 22.000 millas con una carga de bombas de 6.000 libras. Su fallo principal fue que se incendiaba muy fácilmente al ser alcanzado por un proyectil antiaéreo.

A pesar de este problema, se produjeron 12.731 aviones y la Fortaleza quedó como el bombardero pesado standard de la USAAF durante toda la II Guerra Mundial.



de cañón de 20 mm. Sin embargo, el tirador Cliff Erikson, con una pequeña experiencia de vuelo, se hizo cargo de los controles y condujo el avión de vuelta a la base. Aunque Erikson nunca había hecho aterrizar un B-17 con anterioridad, el piloto herido pudo dar instrucciones y el avión aterrizó felizmente.

Comprensiblemente, tales pérdidas tuvieron un dramático efecto posterior en la moral del grupo. Dos días más tarde una incursión sobre Bremen fue iniciada con mucha preocupación; pero para alivio del grupo, regresaron todos los bombarderos. Aunque muchos habían recibido impactos de la artillería antiaérea durante la incursión. El teniente Hale recordó el horror de las explosiones de las granadas antiaéreas:

«Pienso lo cerca que estuve de no regresar de la misión cuando un trozo de metralla penetró en el motor núm. 1. Al tiempo vi algo que iba mal, la mayoría del aceite se había ido y no había respuesta a los intentos de desembragarlo. Muy pronto la hélice núm. 1 se había desprendido y se produjo una gran vibración; el saber que en cualquier momento la hélice de 500 libras podía salirse de su eje y precipitarse hacia la cabina no resultaba nada agradable.

»Finalmente se separó y se cayó, sin dañar al motor núm. 2. En ese momento estábamos fuera de formación, y felices de regresar sin ser descubiertos por un caza.»

La cuarta incursión del grupo trajo una sola baja; pero en un ataque fallado cerca de Hamburgo el 25 de junio, el 379.° de nuevo topó con la Luftwaffe y seis de sus B-17 no regresaron. Cuando todavía no había pasado un mes, casi la mitad de sus efectivos iniciales se habían perdido o habían sido destruidos. La gente empezaba a decir que el 379.° estaba gafado.

Preston, sin embargo, no iba a permitir que sus hombres se preocuparan con pensamientos sobre su propia supervivencia; comprendía que las pérdidas no eran exactamente debidas a la mala suerte. Las formaciones tenían que ser más cerradas, los tiradores más capaces, la navegación más precisa y el bombardeo más exacto. Preston quería saber por qué su grupo lo estaba haciendo tan mal y dedicó su plana mayor a averiguarlo. Analizaron las 20 primeras misiones y descubrieron que el mal bombardeo era debido a que los operadores de bombas eran incapaces de localizar los objetivos a tiempo de preparar sus intrincados visores Norden. Los operadores recibieron instrucción intensa y prácti-

Columnas de humo negro ocultan la fábrica de rodamientos en Scheinfurt en Alemania durante una incursión de la Fuerza Aérea del Octavo. El 13 de abril de 1944 una extensa formación de B-17 volvió para bombardear los pocos edificios que quedaban en pie después de una incursión previa en febrero. Grandes concentraciones de bombas también cayeron sobre los talleres de construcción de máquinas y almacenes así como sobre las líneas de ferrocarril principales. Arriba: las armas que hicieron el trabajo. Tripulación de tierra cargando un par de bombas dentro del compartimento de un B-17 en Kimbolton. Cada Fortaleza podía transportar hasta 6.000 libras de bombas, pero la carga normal era de unas 4.000 libras. Izquierda: la carlinga de una Fortaleza. Arriba a la izquierda: «Ol'Gappy», un B-17 G.

ca en pilotaje simulado —relacionando las marcas terrestres observadas con los detalles del mapa.

Más tarde se descubrió que los operadores confiaban demasiado en los oficiales de navegación para encontrar sus objetivos, así que Preston envió a sus tripulaciones en vuelos de entrenamiento sin oficiales de navegación, de modo que sus operadores se veían forzados a identificar ellos mismos los objetivos.

Otra evidencia mostró que la trayectoria del avión para el lanzamiento de la bomba desde el punto inicial había sido a menudo poco más que una mera posibilidad de dar a un objetivo que deshacía y estropeaba su formación de bombardeo. Se introdujo un nuevo procedimiento por el cual las trayectorias de los objetivos se originaban en un punto determinado; generalmente en una línea recta con el piloto controlando el avión hasta que estaba a la vista el punto sobre el que se iba a hacer puntería. Entonces le entregaría el mando al operador de bombas que haría los necesarios ajustes de vuelo a través de sus controles del punto de mira de la bomba. Preston descubrió que los vuelos en línea recta podían incrementar las pérdidas debidas a la artillería antiaérea, pero en la práctica las pérdidas durante el período de lanzamiento de la bomba eran las mismas, pero la precisión del bombardeo aumentaba. La insistencia de Preston empezó a dar resultados: en agosto de 1943, el 379.° repentinamente pasó de la cola a la cabeza de los grupos de la Fuerza Aérea del Octavo Ejército en el porcentaje de bombas que caían dentro de los 100 pies del punto medio de impacto en los objetivos atacados durante el mes.

Una campaña similar de estudio intenso y duro entrenamiento se llevó a cabo para desarrollar la destreza en la navegación. Se comprobó que cuando las formaciones se salían de la ruta prevista o no hacían las comprobaciones de los puntos a tiempo, sus cazas de escolta se desorientaban y aumentaba la pérdida de B-17 debido a los cazas enemigos. Una formación debía de encontrarse en el punto preciso en el momento preciso.

El armamento también pasó su examen. A pesar de las muchas reivindicaciones de cazas enemigos derribados, era evidente que el tirador medio conseguía impactos más por casualidad que por pericia. Se construyeron ingeniosos dispositivos para auxiliar a los tiradores en el control del tiro sobre blanco futuro (disparar con anticipación sobre un blanco móvil). Uno de estos dispositivos consistía en una torreta de ametralladora montada en un camión que recorría con velocidad el perímetro del aeródromo mientras el tirador visaba a un avión que volaba encima de ellos. Las mejoras en la realización del combate dieron el resultado de que un tirador de cola, el sargento Michael Arooth consiguió un récord personal de nueve derribos comprobados. Existía asimismo el problema de los abandonos —regresos debidos al equipo mecánico o a fallo humano. A menudo el 15% de todos los bombarderos que tomaban parte en una misión regresaban a la base sin haber alcanzado el objetivo. Esto significaba un esfuerzo estéril, de modo que con la ayuda de su oficial ingeniero, el capitán Conrad Hunt, Preston empezó a tener mejor servicio y mantenimiento a los bombarderos del grupo. Se analizaron los abandonos y se tomaron medidas para evitar toda clase de fallos persistentes. Con las reformas de Preston, se notó una mejoría gradual, con una disminución notable en los regresos antes de hora de bombarderos enviados a una misión.

La mejora de funcionamiento del grupo, sin embargo, no era fácil mientras los bombarderos tenían que continuar montando operaciones regulares. Hombres que habían sido preparados para el mando se habían perdido y los graves daños causados en la batalla mantenía bombarderos en tierra. Ciertamente, no fue hasta la misión 87, en marzo de 1944, que los B-17 del 379.° regresaron por primera vez sin daños producidos por metralla.

Sin embargo, las Fortalezas eran famosas por su dureza y capacidad para encajar daños en batalla y la mayoría pronto se hallaban de nuevo en servicio. El teniente Hale iba a ponderar más tarde estas características:

«En el recuento hecho por uno de los miembros de la tripulación recibimos 16 impacto en nuestro avión en 31 misiones. Ocho de ellos lo fueron de cañón de 20 mm, que nos arrancaron trozos grandes del plano de cola y nos pararon un motor; pero afortunadamente no dieron al depósito de combustible. Un impacto de cohete partió una serie de cables de control que habrían resultado fatales en una aeronave menos estable. Era debido a lo bien que se manejaba el B-17 que tú podías compensar tales averías. Me enteré de un piloto que tomó tierra con una sola hélice funcionando, pero no era una situación, por la que me habría gustado pasar. Fotografías enseñando «Forts» que regresaban sin los estabilizadores de cola y otros daños de consideración, prueban la dureza de «esa vieja señora», merecedora de la gloria que se le tributó.»

Durante el difícil invierno de 1943-44, la marcha hacia el objetivo de Preston de ver al 379.° convertido en el grupo de bombarderos más eficaz de la Fuerza Aérea del Octavo Ejército, se veía a menudo retrasado por los reveses. La meteorología amenazaba los bombardeos de precisión y el grupo a menudo caía bajo el asalto masivo de la Luftwaffe. En su segunda misión a las fábricas de rodamientos de Schweinfurt, se quedaron seis B-17, y en una incursión a una fábrica de aviones en Halberstadt, el 22 de febrero, cinco fueron derribados. Preston condujo a sus hombres en esta última incursión y recibió una herida en el pie. Aunque oficiales más antiguos trataron de relevarle, rehusó, continuando con el mando y moviéndose por Kimbolton con muletas. Había imbuido a los otros de su entusiasmo y elementos de su plana mayor tales como Bob Kittel, Louis Rohr, Lloyd Mason y Jim Dubose le ofrecieron sus ideas y su apoyo.

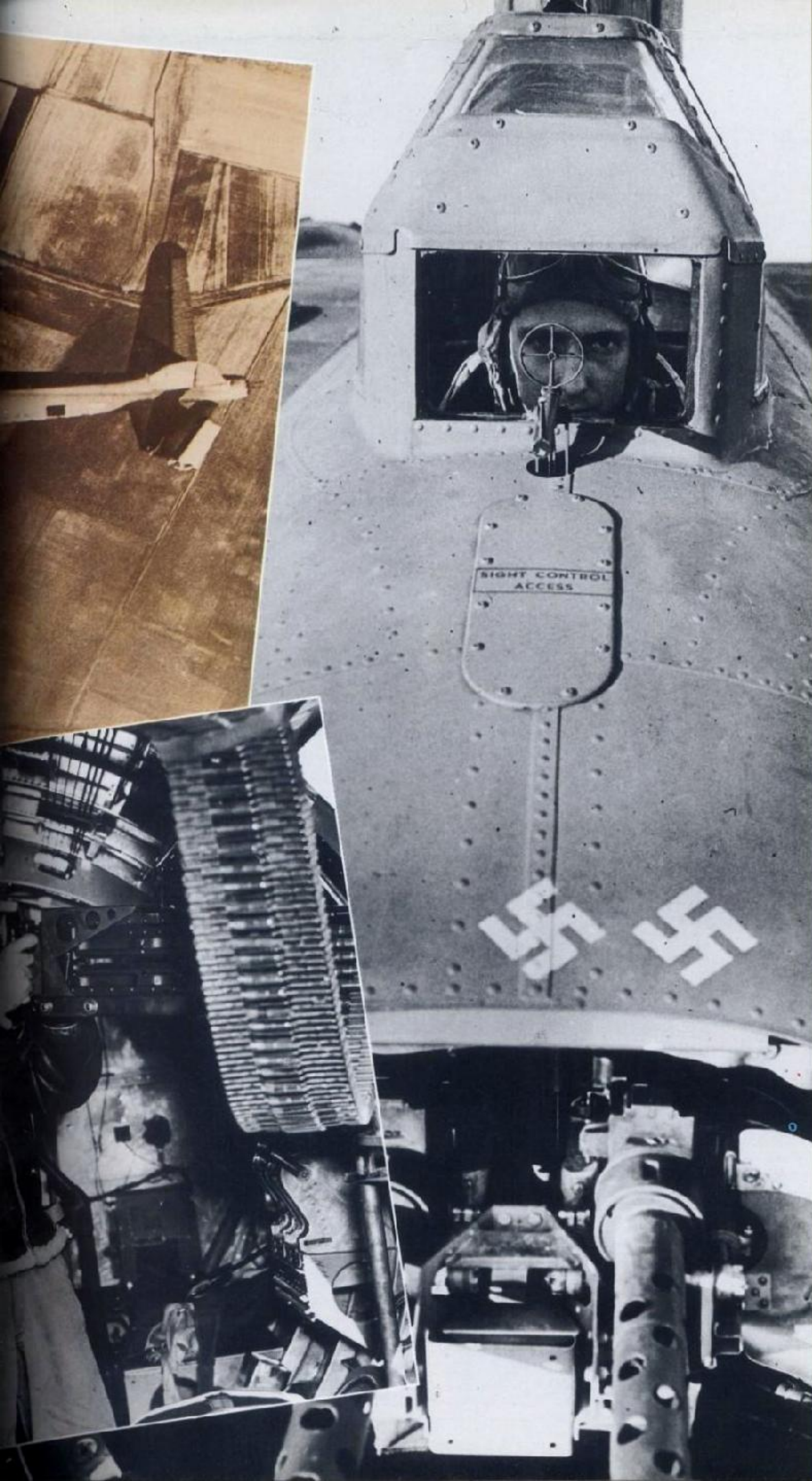
Los intentos de Preston para efectuar cambios técnicos en las normas a seguir en las misiones de bombardeo, irritaron a sus superiores inmediatos de la Fuerza Aérea del Octavo, que no se hallaban siempre dispuestos al cambio. Ahora bien, el 379.° llegó a ejercer la mayor influencia en la Fuerza Aérea del Octavo, adoptándose sus prácticas diseñadas para aumentar la probabilidad de hacer impacto en los objetivos.

En abril de 1944, el 379.° era el grupo con menor número de salidas abortadas en la Fuerza Aérea del Octavo Ejército

Para abril de 1944 ya nadie negaba el ascendiente del 379.° Grupo. Había alcanzado un «gran slam» operativo al encabezar a todos los grupos de la Fuerza Aérea del Octavo en todas las fases de la guerra ofensiva. Era el que más salidas efectuaba, lanzaba la mayor cantidad de bombas, conseguía la mayor



Arriba: a pesar de diversos daños de proyectiles, la tripulación de este B-17 F «Nine Yanks & a Jerk» condujo el aparato de vuelta a la base e hizo un buen aterrizaje. Arriba, a la derecha: un tirador de cola, con dos «blancos» en su haber, apuntando su ametralladora dúplex de 0,5 pulgadas. Derecha: un tirador comprobando su ametralladora antes de su incursión.



BATIENDO A LOS BANDIDOS

Aunque la artillería antiaérea enemiga se apuntó una gran parte de las pérdidas de la fuerza aérea USA durante la campaña de bombardeos diurnos contra la Europa ocupada, la gran amenaza para los B-17 venía de los cazas alemanes. La fuerza aérea USA desarrolló un sistema de formación de vuelo para disminuir las bajas. Las Fortalezas formaban generalmente en «alas de combate» con anterioridad al comienzo de la aproximación a su objetivo. Cada ala constaba de tres «cajas» del grupo de 18 a 21 aviones, volando una encima de la otra.

La teoría era que, en esta formación, los bombarderos podían dirigir la máxima potencia de fuego contra los cazas enemigos atacantes. Generalmente, cuanto más grande y más compacta era la fuerza de bombarderos, mayores eran las posibilidades defensivas; pero, el volar muy cerca uno de otro producía accidentes y disminuía la precisión del bombardeo.

Pronto la experiencia enseñó a las tripulaciones a ser más flexibles en su vuelo. Las «cajas» a menudo se inclinaban hacia arriba y hacia atrás, pero este sistema también tuvo sus inconvenientes, los cazas enemigos iban casi siempre a por el grupo vulnerable más bajo. Se consiguió una mejor protección con las formaciones adelantando el grupo central y colocándolo por encima y delante del grupo más bajo. A pesar de estas precauciones, los grupos inferiores continuaron sufriendo las mayores pérdidas y las tripulaciones bautizaban a la posición como «Purple Heart Corner». Había poco entusiasmo para volar en esta posición y se estableció un sistema de rotación. Bajo el ataque, los tiradores utilizaban una técnica de puntería llamada «el sistema de zona» que, a pesar de su altisonante nombre científico, consistía poco más o menos en apuntar la ametralladora a la zona en general en que se encontraba el enemigo y ametrallar. La mayoría de los tiradores admitían que un «derribo» era más un caso de suerte que de conocimientos. A pesar de su armamento defensivo, los B-17 confiaban en su escolta de cazas de larga distancia.

precisión en sus bombardeos y tenía el menor número de vuelos abortados así como el menor número de pérdidas. Y mantuvo este puesto durante el resto del tiempo hasta el fin de las hostilidades.

La mayoría de estas unidades tenían nombres populares —«The Ragged Irregulars», «The Bloody Hundreth», «Hell's Angels», «Can Do» y así sucesivamente. El 379.° no tenía ningún sobrenombre y se le conocía generalmente entre el personal americano en Inglaterra como el «Triangle K», llevando tal identificación en las aletas de sus B-17. Sin embargo, el 379.°, orgulloso de sus logros, incorporó a la insignia de su grupo un lema que significaba «potencia y precisión».

En octubre de 1944 se dio el mando de la 41.ª Ala de Combate al coronel Preston que controlaba al 379.° y dos grupos más. Había estado mandando un grupo del Octavo y personalmente había efectuado más de 40 incursiones. A pesar de este ascenso, continuó volando con su antiguo grupo cuando se le presentaba la ocasión. Su relevo, como jefe del 379.° Grupo de Bombarderos fue el teniente coronel Lewis «Lew» Lyle. Lyle era uno de los verdaderos

El coronel «Lew» Lyle, segundo jefe del 379.°, riendo un chiste con los comandantes «Ed» Millison (centro) y Jim Edwards (izquierda). Lyle voló en 69 misiones entre finales de 1942 y abril de 1945, un récord solamente superado por otro piloto de la Fuerza Aérea del Octavo. Abajo a la derecha: el comandante Lloyd Mason, el jefe de misión del grupo, saludando a la realeza inglesa, con el jefe de la Fuerza Aérea del Octavo, teniente general Jimmy Doolitlle, observándoles. Fotografía de fondo: una formación cerrada de B-17 dirigiéndose a Alemania. Las estelas de vapor indican que vuelan por encima de los 20.000 pies.

veteranos de la guerra de los B-17, que había hec
su primera salida en noviembre de 1942 y que p
octubre de 1944 ya tenía en su haber casi 60. L
estaba imbuido del mismo espíritu que Preston y p
seía una energía extraordinaria.

En otoño de 1944, una Fortaleza apodada «Swa
Fire» se convirtió en la primera de la Fuerza Aé
del Octavo en completar las 100 misiones sin q
ninguna fuera abortada por razones mecánicas. H
bía muchos otros B-17 veteranos en el 379.° y a pr
cipios de 1945 uno, el «Birmingham Jewel», avent
a todos en el número de misiones realizadas. T
temente, este bombardero fue derribado sobre B
lín en su incursión número 128. Sin embargo, al fi
lizar el 379.° su operación 330, el 25 de abril de 19
uno de sus B-17 veteranos, el apodado «Ol'Gapp
tenía 157 incursiones en su haber.

Y al final de las hostilidades, el 379.° Grupo
Bombardeo quedó sobresaliente en eficacia ope
tiva. Había hecho más salidas acreditadas, había l
zado una mayor cantidad de bombas, con una m
yor precisión y menores bajas que cualquier o
grupo de bombardeo de la Fuerza Aérea del Oc
vo Ejército. También fue el 379.° el grupo con m
nor número de pérdidas de todos los grupos de
17 a lo largo de toda la campaña de Europa oc
dental. Durante su retiro, Preston recordaba sus d
en Kimbolton como los más significativos de su c
rrera. Al ser preguntado para que expusiera las ca
sas que llevaron al 379.° Grupo a su sobresaliente r
cord, citó el lema del grupo: «potencia y precisió
Y añadió «y muchas agallas.»





En la noche del 30 de marzo de 1944, los pilotos de la Nachtjagdgeschwader 1 esperaban ansiosamente la orden de despegar contra los bombarderos británicos con rumbo a Nuremberg

CAZA NOCTURNA



Arriba e izquierda: los Lancaster del Mando de Bombardeo se dirigen a Nuremberg el 30 de marzo de 1944. La RAF perdería esa noche 100 aviones a manos de los cazas nocturnos alemanes. Centro: un grupo de ases alemanes es felicitado por Hitler.



NJG 1

La Nachtjagdgeschwader 1 (NJG 1, o 1.ª Ala de Caza Nocturna) fue la mejor unidad de interceptación nocturna de la Luftwaffe durante la II Guerra Mundial; con unas 2.000 victorias aéreas en su palmarés, sus pilotos dieron cuenta de casi el 40% de los bombarderos de la RAF derribados de noche sobre Europa occidental. En las filas de la NJG 1 hubo algunos de los máximos ases de caza de la guerra, como Heinz Schnaufer, con 121 victorias, y Helmut Lent, con 120. En cierto momento, 107 de los máximos ases de la Luftwaffe pertenecían a esta unidad, que fue pionera de las tácticas de interceptación con las que la Luftwaffe infligió graves pérdidas al enemigo. Uno de los primeros comandantes de la NJG 1, Wolfgang Falck, fue figura clave en el desarrollo de la interceptación por radar. Falck estaba estacionado en Aalborg (Dinamarca) con el 1.er Grupo de la Zeroströrergeschwader 1 (I/ZG 1) y, tras varios éxitos en combates nocturnos, él y el I/ZG 1 fueron enviados a Dusseldorf el 22 de junio. Allí, con la bendición del Ministerio del Aire alemán, comenzó a formar la primera unidad de caza nocturna de la Luftwaffe, la NJG 1. Durante los años siguientes, la NJG 1 fue el núcleo de las defensas alemanas y soportó el peso de los combates contra el Mando de Bombardeo de la RAF. En 1945, sin embargo, la falta de combustible y la férrea oposición británica pusieron a la NJG 1 a la defensiva. Aunque la unidad siguió combatiendo hasta el fin de la guerra, sus pilotos fueron incapaces de compensar la superioridad numérica que poseía la RAF. Arriba: el Broche de Vuelo Operacional, concedido a los hombres de las unidades de caza nocturna de corto alcance.

En la noche del 30 al 31 de marzo de 1944, el personal de vuelo de la principal unidad de caza nocturna de la Luftwaffe, la Nachtjagdgeschwader 1 (NJG 1, o 1.ª Ala de Caza Nocturna), libró una de las más sangrientas y, para la unidad, más afortunadas batallas aéreas de la II Guerra Mundial. En un combate sobre gran parte de Alemania Occidental contra lo más selecto del Mando de Bombardeo de la RAF enviado contra Nuremberg, centro espiritual del Reich de Hitler, su unidad contribuyó a la destrucción de unos 100 aviones británicos.

Una de las primeras acciones de la noche estuvo protagonizada por un Bf 110 del 3.er Grupo de la NJG 1 (III/NJG 1) y un Lancaster del 467.º Escuadrón. El cabo primero Erich Handke, radarista del Bf 110, recordaba más tarde las excelentes condiciones y la facilidad con que se logró ese derribo en la que iba a ser una venturosa noche de primavera:

«Habíamos despegado desde Laon y nos habían comunicado que los bombarderos estaban a unos cinco minutos. Todavía no había conectado el SN-2 [radar de interceptación] cuando el artillero me indicó: "Ahí lo tenemos, el primero de ellos". Comenzamos a virar y vimos otro muy cerca, unos 200 m por encima. Encendí el SN-2, pero en el viraje habíamos perdido altura y se nos había esfumado el contacto.

»Cuando el SN-2 se calentó, descubrí tres objetivos a un tiempo. Di indicaciones de dirigirnos hacia el más próximo y Drewes [el piloto] lo localizó a unos 600 m. El tiempo era maravilloso —cielo limpio, media luna, pocas nubes y ni rastro de niebla— simplemente ideal.

»Era un Lancaster volando tranquilamente y, tras habernos situado confortablemente unos 50 m por debajo de él, Drewes abrió fuego con los cañones oblicuos e incendió un ala del bombardero. Seguimos al Lancaster durante cinco minutos hasta que se estrelló en mitad de una explosión tremenda.»

El letal juego del gato y el ratón entre alemanes y británicos había comenzado poco antes de las 23,00 horas del día 30, cuando el primer escalón de las defensas alemanas alertó sobre un posible ataque. En la estación de radar de Texel habían comenzado a aparecer contactos en las pantallas que indicaban que una gran formación de bombarderos volaba sobre el mar del Norte y podía amenazar Hamburgo y Berlín. Más tarde, esa misma estación detectó signos de que una segunda formación de bombarderos se reunía en el área de East Anglia.

Cuando dispusieron de más datos, los alemanes determinaron los rumbos de las dos formaciones que, de mantenerlos, iban a cruzar la costa con una distancia de 480 km entre ellas.

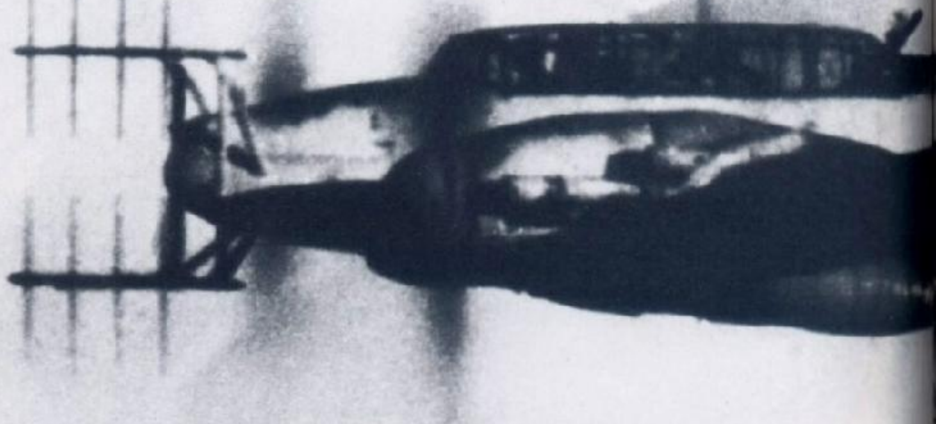
En su puesto de mando en Deelen, Países Bajos, el comandante de la 3.ª División de Caza de la Luftwaffe, el general de brigada Walter Grabmann, de 39 años y veterano de la Guerra Civil española, estaba convencido de que la formación que se acercaba a su área operacional y que iba a sobrevolar la costa belga por Knokke era la principal y que la detectada sobre el mar del Norte constituía un objetivo de diversión.

Inmediatamente, Grabmann radió el mensaje *Fasan* (Faisán, que advertía sobre la posibilidad de una incursión) a sus unidades de caza nocturna y les ordenó que se concentrasen en la radiobaliza denominada «Ida», al sur de Colonia.

Desde los aeródromos de Venlo y Saint-Trond, los pilotos de los I/NJG 1 y IV/NJG 1 despegaron en sus cazas Bf 110 y He 219. Otras unidades, incluidos los otros dos grupos de la NJG 1, con base en Saint-Dizier y Laon, recibieron la orden de concentrarse en la baliza «Otto», unos pocos kilómetros al noreste de Colonia.

Cuando la fuerza de guía y los aviones señalizadores del Mando de Bombardeo alcanzaron las fronteras de Alemania poco después de la medianoche, unos 200 cazas nocturnos de la Luftwaffe orbitaban sobre las dos radiobalizas, dispuestos a lanzarse sobre los Lancaster y Halifax de la RAF.

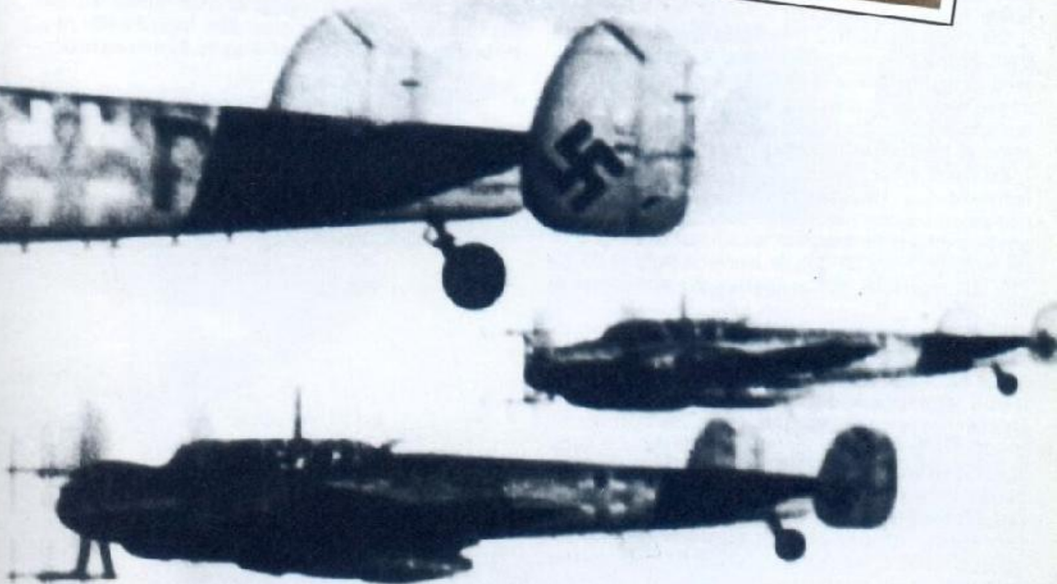
Mientras los cazas esperaban nuevas órdenes, los controladores de tierra alemanes ordenaban la información que estaban recibiendo. En sus «Teatros de Batalla», centros de coordinación de cada una de las cinco divisiones de caza de la Luftwaffe en el norte de Europa, los controladores determinaban el rumbo y los efectivos de los incursores, así como sus posibles objetivos.



Con los datos de los radares Freya de detección lejana y los Würzburg, que suministraban datos más precisos sobre la dirección de las fuerzas enemigas, los radaristas pudieron identificar con cierta exactitud la incursión principal de la RAF. Consistía en unos 770 bombarderos y ocupaba una superficie total de 110 km. Estructurados en cinco oleadas, esos aviones iban precedidos por 97 de guía, señalización y contramedidas electrónicas. Cada una de las oleadas contenía una media de interferencia ABC y 78 Lancaster y 46 Halifax de bombardeo.







La NJG 1, la unidad de caza nocturna de la Luftwaffe que consiguió mayor número de victorias, tuvo una participación clave en los ataques contra los bombarderos de la RAF y muchos de sus pilotos eran ases consumados. Wolfgang Schnaufer (arriba) tenía acreditados 121 derribos al acabar la guerra y Helmut Lent (arriba, derecha) 102 cuando murió, en octubre de 1944. Fotografía principal: el Messerschmitt Bf 110, inadecuado como caza diurno pesado, fue un formidable interceptador nocturno.

Abajo y derecha: utilizado por la NJG 1 a partir del verano de 1943, el Heinkel He 219 Uhu fue el caza nocturno más sofisticado de la Luftwaffe. Con una velocidad máxima de 630 km/h y un alcance de 2.900 km, su armamento podía incluir dos cañones MG 151 de 20 mm en las alas, dos de 30 mm en un contenedor ventral y dos montados verticalmente a popa del fuselaje.



A las 23,22 horas, los primeros elementos de la formación principal sobrevolaron la costa belga en dirección a su primer punto de cambio de rumbo, al noroeste de Charleroi. Para sorpresa de los británicos, la oposición era mínima: una antiaérea ligera que no alcanzaba su techo de vuelo de 5.800 m. Sin embargo Nuremberg estaba todavía a 670 km de distancia, es decir, a 101 minutos de vuelo. La formación entró en Alemania por el sur de la ciudad de Aachen. La RAF pretendía pasar por una zona menos defendida conocida como la «brecha de Colonia», pero la Luftwaffe, consciente de esa debilidad, había emplazado en el área las radiobalizas «Otto» e «Ida».

Los cazas de la NJG 1 recibían los datos de los controladores en tierra de Deelen. Casi de forma increíble, la formación de la RAF se dirigía directamente hacia ellos: mientras que en la mayoría de las ocasiones debía perseguir a los británicos, esta vez éstos se les servían en bandeja.

En efecto, todas las ventajas posibles eran para la Luftwaffe: sus cazas nocturnos esperaban en grandes números, con carburante para dos horas y una noche espléndida. Momentos más tarde, los grupos de cazas Bf 110 y He 219 se lanzaron en pos de los 712 bombarderos que acababan de sobrevolar el Rin.

La batalla que siguió fue un ejemplo perfecto de la táctica *«Zahme Sau»*, un sistema de los controladores de tierra alemanes para guiar a sus cazas contra las formaciones enemigas. En cada «Teatro de Batalla», los especialistas procesaban la información suministrada por los radares, los puestos de escucha, los aviones de reconocimiento y los propios cazas ya en acción. Una vez tratados, los datos eran proyectados en un amplio panel de cristal y los especialistas mantenían un contacto continuo con los cazas en el aire, cuyos pilotos usaban la información para establecer sus rumbos de interceptación desde las radiobalizas de espera.

Al llegar junto a la formación enemiga, los cazas identificaban su objetivo, bien mediante su propio radar de corto alcance, bien visualmente si las condiciones lo permitían. Esos cazas estaban armados con cañones y ametralladoras de tiro frontal o con el sistema conocido como *Schräge Musik* (música de jazz o música inclinada). Ambos tipos requerían que los tripulantes maniobrasen sus aviones hasta situarse en posición favorable cerca del objetivo. La forma de ataque más usual era la denominada *«von unten hinten»* (desde debajo y detrás). Con ella, el caza podía realizar una larga aproximación radárica por la popa del bombardero y, cuando llegaba al alcance visual, por debajo del sector de tiro del artillero caudal del enemigo, atacar a corta distancia. Sin embargo, si el caza era detectado o su piloto no tenía suficiente experiencia, este ataque no podía realizarse y se efectuaba uno de fortuna.

La *Schräge Musik* fue desarrollada a raíz de que los pilotos descubriesen que se podía volar con plena seguridad bajo un Lancaster o un Halifax sin que sus tripulantes viesen la amenaza. La Luftwaffe probó la instalación de dos cañones de 20 mm en el dorso de un Bf 110, que disparaban casi verticalmente hacia arriba y algo hacia adelante. Los pilotos se entrenaron en volar debajo de los bombarderos, apuntar a través de un visor situado en la cubierta de la cabina y abrir fuego.

Aunque los ataques *Schräge Musik* eran los más temidos por el personal de la RAF y suponían un de-

El Ju 88 fue, con el Bf 110, la espina dorsal de las fuerzas de caza nocturna alemanas durante las últimas fases de la guerra. Diseñado como bombardero en picado o en horizontal, fue utilizado en gran número de cometidos. Arriba y derecha: este ejemplar, un Ju 88G, montaba el radar Lichtenstein y una combinación de armas que comprendían la *Schräge Musik*, cuatro cañones de tiro frontal y una ametralladora de defensa trasera. Abajo, derecha: el Dornier Do 127 fue también utilizado como caza nocturno. Inferior: el caza nocturno Bf 110 equipado con radar SN-2 y la *Schräge Musik*.



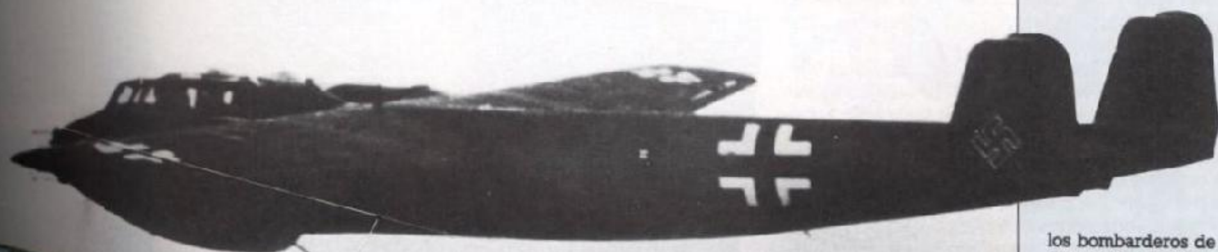


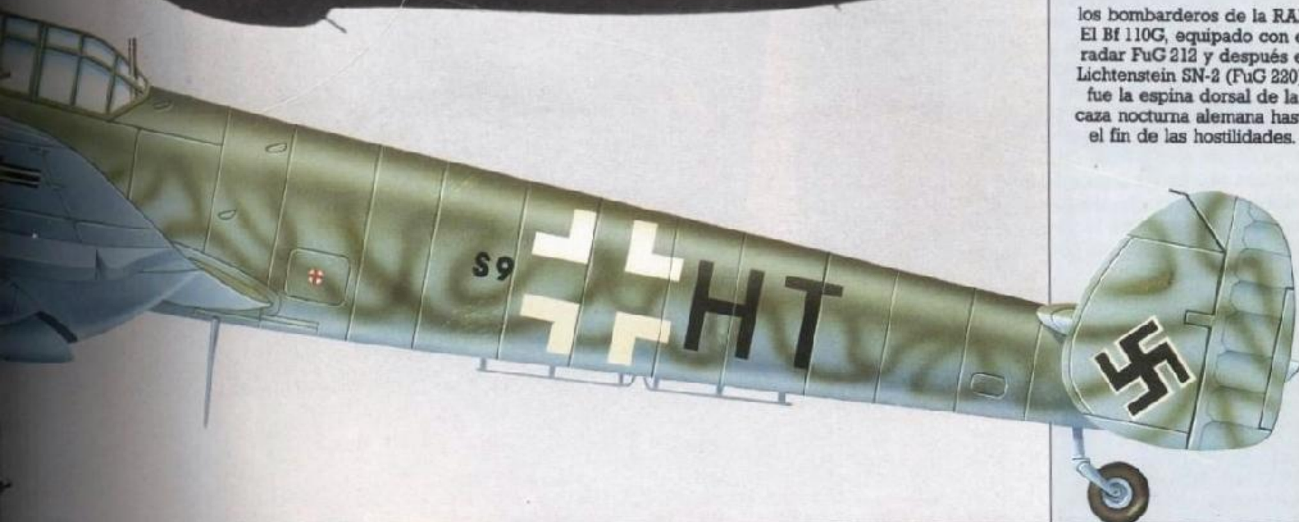


MESSERSCHMITT Bf 110

Pese a sus limitaciones como bimotor de caza diurna, el Bf 110 se convirtió en uno de los mejores cazas nocturnos de la Luftwaffe durante la II Guerra Mundial. Inicialmente, el Bf 110 fue equipado con sencillas ayudas de identificación visual que demostraron una valía limitada. Sin embargo, las técnicas de interceptación mejoraron en julio de 1942 con la introducción del radar de a bordo FuG 212 Lichtenstein, que se utilizaba para guiarse hasta corta distancia del avión enemigo.

Por entonces la versión normalizada de este avión, la Bf-110F-4, estaba armada con cuatro ametralladoras de 7,92 mm y un par de cañones Mauser MG 151/20. Modificaciones específicas comprendían dos depósitos adicionales de carburante, de 300 litros, apagallamas para los escapes de los motores y munición de alto explosivo para las armas. Durante 1943, algunos Bf 110 fueron equipados con cañones de 20 mm que tiraban hacia arriba. Conocidos como *Schräge Musik* (un juego de palabras que significa música de jazz y música inclinada), éstos fueron muy efectivos contra los bombarderos de la RAF. El Bf 110G, equipado con el radar FuG 212 y después el Lichtenstein SN-2 (FuG 220), fue la espina dorsal de la caza nocturna alemana hasta el fin de las hostilidades.





Contra el Mando de Bombardeo
Nachtjagdgeschwader 1, 30-31 de marzo de 1944

Cuando las formaciones de Lancaster y Halifax de la RAF sobrevolaron las costas belgas en dirección a Nuremberg, los cazas nocturnos de la Luftwaffe esperaban en vuelo sobre las radiobalizas «Otto» e «Ida». En la batalla que siguió, la RAF perdería alrededor de 100 aviones.

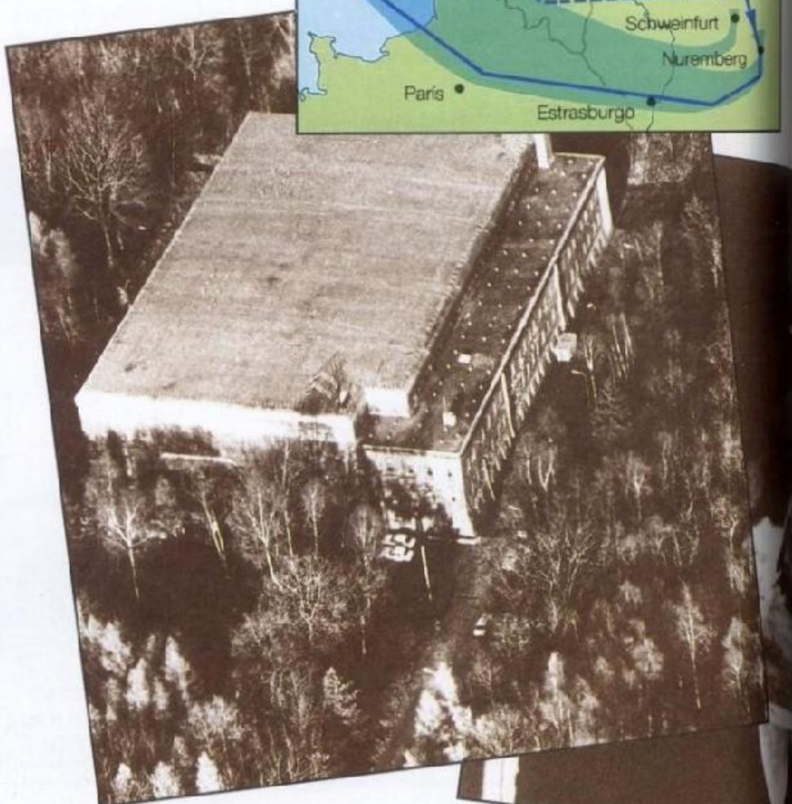
rribo casi seguro, la mayoría de los bombarderos destruidos esa noche lo fueron por el sistema *von unten hinten,* más convencional. Dos eran las razones de ello: en primer lugar, que la técnica *Schräge Musik* era todavía bastante reciente y, en segundo, que las fuerzas de caza nocturna tenían para Hitler una importancia marginal y, en consecuencia, no había fondos suficientes para la instalación generalizada de los cañones oblicuos. En esos momentos, menos del 40 por ciento de los cazas nocturnos de la Luftwaffe estaban equipados con ellos.

Así, los ataques por la popa fueron mayoría. El teniente Fritz Lau, piloto de un Bf 110 del II/NJG 1, narraba así uno de esos ataques contra un Halifax del 158.º Escuadrón de la RAF.

«Intentaba situarme en posición de tiro, pero apenas lo lograba, el objetivo se salía del visor y así sostuve un tira y afloja que duró algunos minutos. Mi intención era llegar a unos 50 m de él y disparar. Sin embargo, gradualmente comprendí que se me escaparía a menos que hiciese algo rápidamente. Decidí atacar a la próxima oportunidad, aunque no fuese la más adecuada.

»Llegó el momento cuando el bombardero, situado un poco por arriba, inició un suave viraje a estribor. Estaba a unos 100 o 150 m, pero encabrité el avión, apunté y abrí fuego. En unos segundos, el bombardero se incendió, se escoró a babor y comenzó a perder altura rápidamente. Le seguí y vi cómo un hombre se lanzaba en paracaídas. El bombardero se partió en dos trozos en llamas que se precipitaron hacia tierra.»

Los bombarderos de la RAF soportaron los ataques de los cazas nocturnos desde que rebasaron



la frontera alemana hasta un punto a pocos kilómetros al sur de Gotha, donde viraron hacia Nuremberg a las 00,45 horas del día 31. Pese a la ferocidad de los asaltos alemanes, 643 bombarderos consiguieron realizar la aproximación final. Sin embargo, lo que quedaba de los 70 cuatrimotores restantes jalonaba la senda de vuelo entre Aachen y Gotha.

Aunque algunos de los cazas nocturnos continuaron la persecución hacia Nuremberg y más allá, otros muchos se vieron obligados a aterrizar en los aeródromos que tenían más a mano por falta de combustible y municiones. Muchos de los Lancaster y Halifax que alcanzaron la vertical de Gotha consiguieron bombardear objetivos cercanos al área de Nuremberg, si bien con resultados poco satisfactorios. Muchos aviones bombardearon Schweinfurt, a unos 80 km al norte del objetivo previsto, y otros lanzaron sobre las afueras de Nuremberg antes de iniciar el regreso a Gran Bretaña vía Estrasburgo. A las 07,25 horas del día 31, el último de ellos llegó a su base, pero 105 no regresaron.

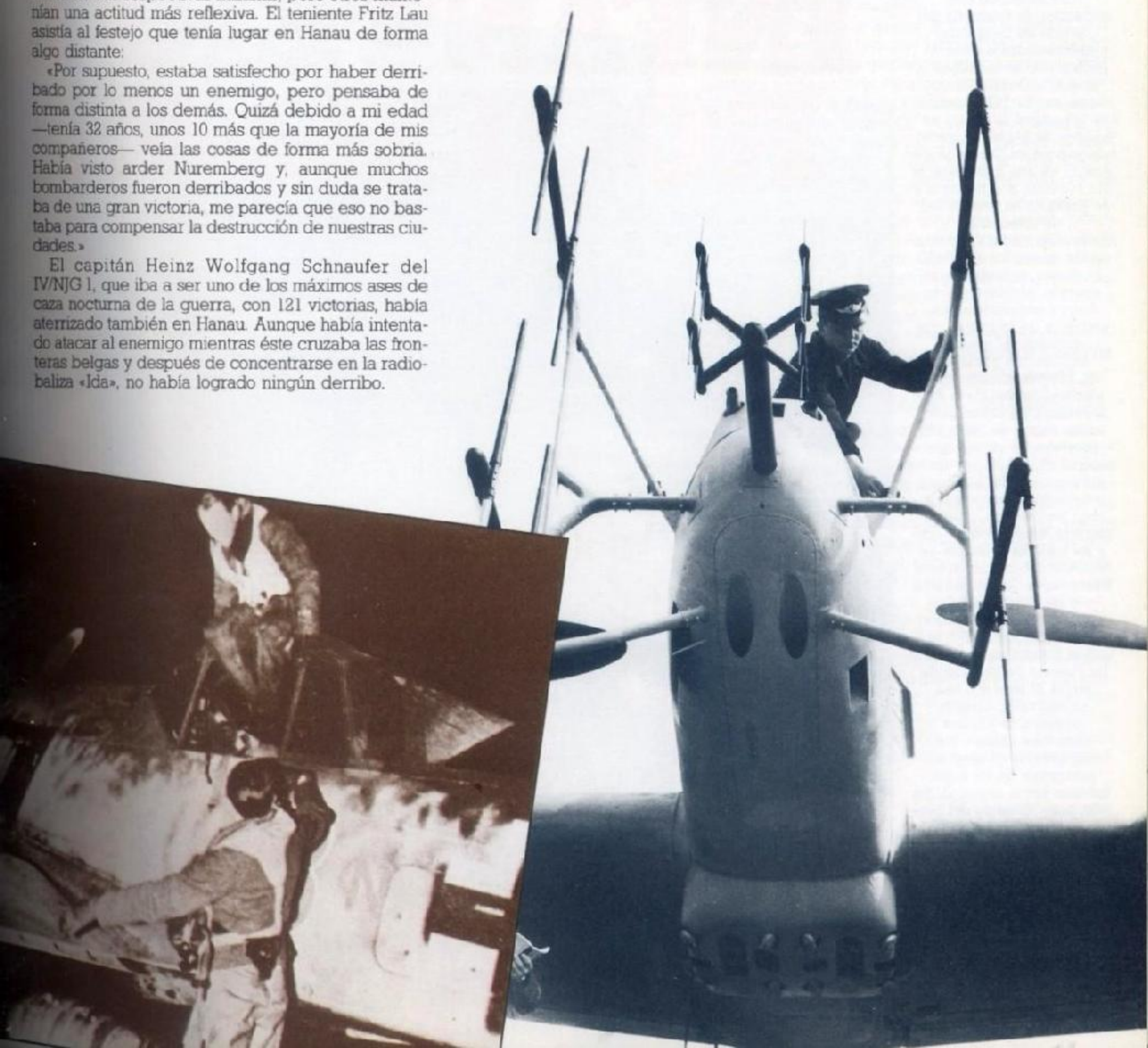
El personal de vuelo alemán era consciente de la magnitud de su victoria. muchas relataban detalladamente sus respectivas hazañas, pero otros mantenían una actitud más reflexiva. El teniente Fritz Lau asistía al festejo que tenía lugar en Hanau de forma algo distante:

«Por supuesto, estaba satisfecho por haber derribado por lo menos un enemigo, pero pensaba de forma distinta a los demás. Quizá debido a mi edad —tenía 32 años, unos 10 más que la mayoría de mis compañeros— veía las cosas de forma más sobria. Había visto arder Nuremberg y, aunque muchos bombarderos fueron derribados y sin duda se trataba de una gran victoria, me parecía que eso no bastaba para compensar la destrucción de nuestras ciudades.»

El capitán Heinz Wolfgang Schnaufer del IV/NJG 1, que iba a ser uno de los máximos ases de caza nocturna de la guerra, con 121 victorias, había aterrizado también en Hanau. Aunque había intentado atacar al enemigo mientras éste cruzaba las fronteras belgas y después de concentrarse en la radiobaliza «Ida», no había logrado ningún derribo.

Abajo, izquierda: el «Teatro de Batalla» del general de brigada Grabmann en Deelen, Países Bajos. Durante la incursión de Nuremberg, su estado mayor determinó el rumbo de los bombarderos de la RAF y guió contra ellos a los cazas nocturnos de la Tercera División de Caza. Abajo, centro: el monomotor Fw 190 complementó las defensas nocturnas alemanas a partir de mediados de 1943. Abajo, derecha: primer plano de los dipolos del radar de un Bf 110. Los elementos exteriores corresponden al radar de interceptación SN-2, mientras que los interiores son del FuG 212.

Para la RAF, la incursión de Nuremberg había sido un costoso fracaso. Aunque el 84 por ciento de los aviones enviados habían logrado bombardear el objetivo, los resultados habían sido limitados. En Nuremberg, una factoría sufrió fuertes daños y otras tres fueron alcanzadas en menor medida. Las bombas caídas en Schweinfurt afectaron muy poco a la producción de rodamientos, la principal contribución de esa ciudad al esfuerzo de guerra alemán. En términos de aviones perdidos, el cuadro era todavía peor: 95 derribados, 10 destruidos al aterrizar, 70 dañados de diversa consideración y uno enviado al desguace. En comparación, el Mando del Bombardeo decía haber derribado cuatro Ju 88, tres Bf 109, dos Fw 190 y un Bf 110. Los alemanes admitieron tres aviadores muertos, ocho desparecidos y uno herido. La RAF, por el contrario, había perdido 545 tripulantes. La victoria de la caza nocturna alemana, en especial de la NJG 1, había sido aplastante.





RLI

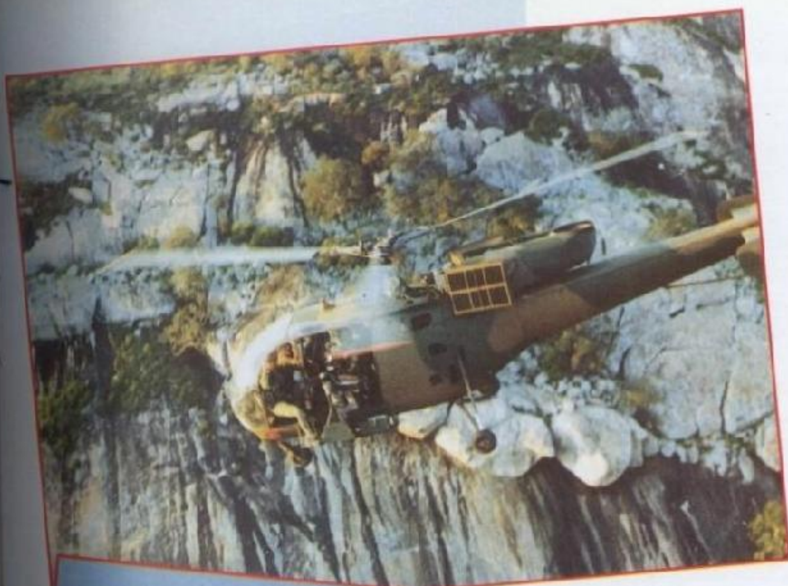
La Rhodesian Light Infantry (o Infantería Ligera Rodesiana, cuyo emblema aparece sobre estas líneas) se creó en 1961. Tres años más tarde, empero, se convirtió en el llamado Batallón de Comandos, consistente en tres comandos de infantería del tamaño de compañías estructurados de forma similar a las unidades homónimas del Ejército británico. En 1976, cuando se intensificó la guerra en Rodesia, la RLI se expandió e incorporó un Comando de Apoyo; un año más tarde, la RLI comenzó a entrenarse y se convirtió en una unidad de comandos aerotransportada. Cada uno de los comandos se dividía en cuatro escuadras: por ejemplo, el Comando de Apoyo comprendía una escuadra de morteros, una contracarro, una de exploración y una de zapadores de asalto. Los efectivos totales de la RLI fluctuaron sin cesar, pero solían sumar de 250 a 350 hombres. Se estima que entre el 40 y el 50 por ciento del personal de la RLI era voluntario y aportaba una gran experiencia, pues la mayoría habían pertenecido a las mejores unidades de combate del mundo: la Real Infantería de Marina, el SAS y los Paracaidistas británicos, las Fuerzas Especiales de EE UU, la Legión Extranjera francesa y las Fuerzas de Defensa de Israel. Si bien era una unidad relativamente pequeña, la RLI era altamente eficaz y fue responsable de un gran porcentaje de las bajas sufridas por el enemigo. En 1980, poco después del cese de las hostilidades, la RLI fue disuelta de forma oficial.

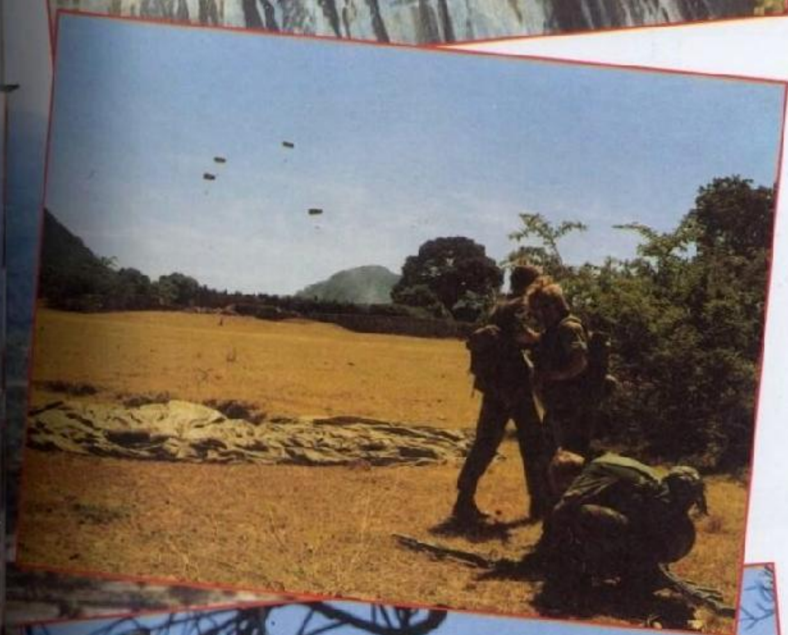
La Rhodesian Light Infantry lanzó una contraofensiva a raíz de las incursiones fronterizas de las fuerzas guerrilleras de la ZAPU y la ZANU

La sirena de generala comenzó a sonar en el aeródromo de Grand Reef poco después del desayuno. Como siempre, su efecto fue instantáneo. Del grupo de cabañas emergieron a la carrera unos cuantos comandos, con sus fusiles y ametralladoras y vestidos con los uniformes más dispares. Algunos llevaban camisetas, pantalones cortos y zapatillas de tenis; otros, prendas camufladas de los tipos más diversos; y, algunos más, cascos de paracaidista británicos. Todos ellos iban equipados con correajes de diversos orígenes, desde los reglamentarios del Ejército rodesiano a cartucheras de fabricación soviética y china suspendidas de sus cinturones de cuero o lona, que a veces eran cananas de caza. Los sirvientes de las ametralladoras presentaban largas cintas de munición colgando de sus hombros o arrolladas a la cintura, en tanto que más cartuchos de reserva se amontonaban en macutos de todo tipo. Pistolas, machetes y cuchillos colgaban de los cinturones o de las cinchas del correaje.

Cuando estuvieron cerca de un grupo de cabañas de madera, estos hombres redujeron el paso y comenzaron a dispersarse. Quienes iban tocados con los cascos de paracaidistas entraron en una de las chozas, mientras que el resto se dirigió hacia unos helicópteros Alouette III estacionados en unas áreas de dispersión protegidas mediante filas de bidones de petróleo de 180 litros rellenos de tierra.

INFANTERIA RODESIANA







Cuando los suboficiales desaparecieron en el interior de una de las cabañas situadas enfrente de los estacionamientos de los helicópteros, los soldados se relajaron, se sentaron o aguardaron de pie a que sus jefes regresasen de recibir las instrucciones con unos pocos detalles garrapateados en sus libretas de notas. No era raro que la generala fuese cancelada, pero no iba a ser así en esta ocasión, pues al poco rato de la cabaña de asamblea emergió un cabo que ordenó a los hombres que se prepararan para salir.

Esta generala en el Grand Reef en la mañana del 21 de junio de 1979 era normal dentro del esquema operativo de las actuaciones antiguerrilla de la Rhodesian Light Infantry (RLI, o Infantería Ligera Rodesiana) en Rodesia. A finales de los años sesenta, durante las primeras etapas de la guerra, las guerrillas nacionalistas habían operado desde bases en Zambia a través del río Zambeze, lanzando incursiones relámpago contra granjas habitadas por blancos y situadas en áreas aisladas. Tales acciones a pequeña escala, empero, se revelaron ineficaces y demasiado costosas para las mal armadas guerrillas y, por lo general, las fuerzas de seguridad rodesianas pudieron controlar la situación.

Sin embargo, a mediados de los años setenta la situación había cambiado de forma drástica. Las actividades guerrilleras evidenciaban mucha más organización y una notoria capacidad de combate reforzada mediante la recepción de asesores y partidas de armas procedentes de la Unión Soviética y de otros países de la esfera socialista. Además, la guerra se había extendido a otras zonas del país. Inicialmente, los combates estuvieron circunscritos en las regiones noroccidentales de Rodesia, pero en 1974, a raíz de que Mozambique obtuviese la independencia de Portugal, el ZANLA —el brazo armado de la organización nacionalista ZANU de Robert Mugabe— pudo operar libremente por primera vez en las zonas orientales de Rodesia desde bases situadas en el interior de Mozambique.

La tarea de los paracaidistas podría ser la de avanzar por el bosque y actuar como si fuesen batidores en una cacería

Cuando el conflicto adquirió vayor virulencia, las fuerzas de seguridad rodesianas adoptaron medidas preventivas y más agresivas contra el problema de la guerrilla, y comenzaron a hostigarla en vez de mantener posiciones defensivas y esperar que fuesen atacadas. A tal fin, se crearon las Fuerzas Fuego aerotransportadas de la RLI para actuar en conjunción con una sofisticada red de recogida de información (proporcionada por los exploradores Selous) que permitiese identificar y destruir las unidades guerrilleras en el bosque. Como el ZANLA empleaba tácticas de evasión clásicas de la lucha irregular, las Fuerzas Fuego de la RLI debían actuar con gran rapidez si querían llegar a tiempo de trabar combate con el enemigo antes de que éste tuviese la oportunidad de escabullirse. Las claves de sus ac-

Página anterior, arriba: un helicóptero Alouette se dispone a desplegar parte de la Fuerza Fuego. Página anterior, abajo: armados con fusiles y ametralladoras de fabricación belga, unos miembros del Comando de Apoyo de la RLI posan para el fotógrafo. Izquierda, de arriba abajo: la RLI pasa a la acción; primero el despliegue desde los helicópteros; después, los paracaidistas. Más tarde, aviones Lynx atacan con napalm una posición de la guerrilla.

ciones eran una elevada movilidad y flexibilidad operacional, combinadas con una contundente potencia de fuego.

Con sus pertrechos preparados, los hombres de la RLI en Grand Reef pasaron rápidamente a la acción. Algún tiempo antes, bajo la cobertura de un clima atroz, los Selous se habían trasladado a la zona de guerra junto a la frontera oriental, denominada Thrasher. Allí establecieron puestos de observación, en los que se acomodaron y esperaron. Tan pronto como la meteorología mejoró, comenzaron a llegar informes de los Selous respecto a movimientos guerrilleros, de modo que la Fuerza Fuego de la RLI se puso en movimiento.

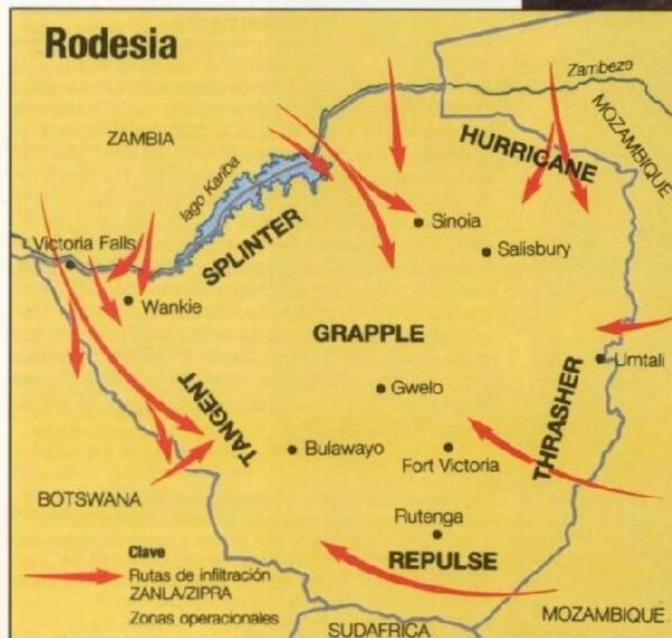
Las órdenes eran simples y puntuales. Primero, «grupos de detención» de cuatro hombres se trasladarían allí en helicóptero. Si se bastaban ellos solos para enfrentarse al enemigo, mejor; pero si surgían dificultades, podrían acudir los paracaidistas. La tarea de éstos podía ser la de avanzar por el bosque y actuar como batidores en una cacería, forzando a los guerrilleros a huir hacia los grupos de detención.

Esto era la teoría. En la práctica, empero, estos planes tan bien trazados degeneraban a veces en un confuso marasmo de tiroteos individuales por toda el área de contacto, pero casi siempre terminaban con un elevado índice de bajas guerrilleras.

La operación comenzó según lo previsto y los grupos de detención fueron desplegados sin incidentes. Poco después se requirió la presencia del DC-3 «Para-Dak», que comenzó a orbitar sobre la ZS (zona de asalto) mientras, en su interior, los paracaidistas apuraban un cigarrillo tras otro.



Arriba: miembros franceses y australianos del Comando de Apoyo avanzan cautelosamente junto a los cuerpos de cuatro guerrilleros, abatidos momentos antes. Centro: una zanja alberga los cadáveres de dos guerrilleros —uno de ellos, el de una mujer— caídos tras un breve combate. Derecha: un RLI satura el bosque cercano con su FN MAG; durante este tiroteo, una de las víctimas fue una inocente vaca. Abajo: un avión Lynx lanza napalm sobre una posición fluvial.



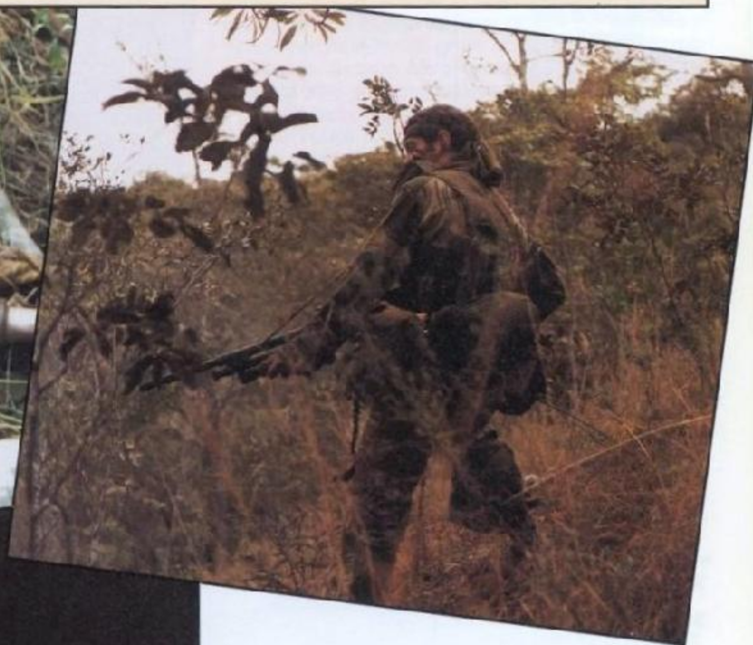
En 1974, al iniciar su escalada la actividad guerrillera en Rodesia, Mozambique se hizo independiente de Portugal. Ahora, las fuerzas del ZANLA podían operar desde la frontera oriental de Rodesia y estalló un grave conflicto en la zona de operaciones Thrasher.



GUERRA EN RODESIA

A principios de los años sesenta aparecieron en Rodesia dos organizaciones nacionalistas antagónicas: la Zimbabwe African People's Union (ZAPU) de Joshua Nkomo y la Zimbabwe African National Union (ZANU) del reverendo Ndabaninge Sithole. Ambos partidos propugnaban la participación de la mayoría negra de Rodesia, controlada económicamente por la exigua minoría blanca y gobernada por el partido derechista Frente Rodesiano. La ZAPU y la ZANU, ilegalizadas al poco tiempo, fijaron sus cuarteles generales en la vecina Zambia y organizaron ejércitos guerrilleros. Sin embargo, la causa nacionalista estaba plagada de diferencias políticas y rivalidades tribales, y las primeras operaciones militares en el norte de Rodesia fueron un fracaso.
A principios de los años setenta, la ZANU amplió su brazo militar, el Zimbabwe African National Liberation Army (ZANLA), y comenzó a organizar acciones desde áreas en Mozambique. En 1977 la guerra había escalado y se había extendido por toda Rodesia: las fuerzas del ZANLA operaban en las zonas orientales mientras que el Zimbabwe People's Revolutionary Army (ZIPRA) de Nkomo hacía lo propio en el oeste. En 1978, el primer ministro rodesiano, Ian Smith, sancionó una coalición gubernamental con nacionalistas negros liderados por el obispo Abel Muzorewa, pero la guerra continuó.
En 1979, Gran Bretaña promovió un acuerdo entre la coalición Smith-Muzorewa y la alianza Frente Patriótico de Nkomo y Robert Mugabe, y el 28 de diciembre se declaró un alto el fuego. Las elecciones celebradas en marzo de 1980 dieron el triunfo a la facción de Mugabe y en abril Rodesia se convirtió formalmente en el estado independiente de Zimbabwe.







Repentinamente, uno de los tres suboficiales de salto se puso en pie y se concentró en los mensajes de las fuerzas de tierra que le llegaban a través de sus auriculares. Las dos filas de 16 paracaidistas comenzaron a escrutar ansiosamente la expresión de este hombre y a esperar pacientemente a que les comunicase la información. «Se ha producido un contacto», bramó para que le oyesen en mitad del rugido de los motores. «El "Kar" ha encontrado fuego antiaéreo... "79" pide un lanzamiento». Siguió una pausa de algunos segundos en los que se ajustaron los barboquejos de los cascos y se apagaron las colillas.

El viejo Dakota iba a realizar los lanzamientos a menos de 120 m, de modo que poco servían los paracaídas pectorales si fallaban los dorsales. «Sí, muy bien...», gritó el suboficial de salto «van a saltar en una sola pasada, tan rápidamente como puedan. Es una buena ZS pero existe un viento cruzado muy fuerte, de modo que ténganlo presente... Muy bien... Enganchen.»



FUERZA FUEGO

La Fuerza Fuego era el elemento de reacción rápida del Ejército rodesiano y consistía en grupos de hombres muy bien entrenados desplegados permanentemente por todo el país.

La Fuerza Fuego solía consistir en un comando de la RLI, con los soldados asignados a ello de forma rotacional, e idealmente tenía un mínimo de tres partidas de cuatro hombres desplegables de inmediato por los «G-Car» (helicópteros Alouette) y otras cuatro partidas de cuatro hombres lanzables en paracaídas desde un «Para-Dak» (un DC-3) por si eran necesarias.

Cada partida estaba mandada por un jefe y operador de radio, usualmente un suboficial. El y dos de sus hombres llevaban fusiles FN de 7,62 mm y, por lo menos, cinco cargadores cada uno. El cuarto hombre llevaba una ametralladora ligera FN MAG de 7,62 mm y un mínimo de cinta de 200 cartuchos. Estas partidas podían acarrear también un equipo de primeros auxilios y, casi siempre, más munición para la FN MAG. Las pistolas eran opcionales y cada hombre llevaba granadas a su elección (explosivas, fumígenas o incendiarias). Tras desplegar sus partidas, los «G-Car» podían abandonar el área hasta que fuesen requeridos o bien utilizar la potencia de fuego de sus dos ametralladoras Browning de 7,62 mm. Un Alouette, el «K-Car» (de mando), a veces se mantenía cerca durante la operación, presto a apoyar con su cañón de 20 mm o sus cuatro Browning. Estos «K-Car» fueron especialmente eficaces durante los combates en los bosques de la región.

De requerirse más apoyo, se contaba con aviones Lynx armados con ametralladoras, cohetes y napalm. O si no, en caso de emergencia, se podía llamar a los reactores Venom, Vampire y Canberra de la Fuerza Aérea de Rodesia.

Izquierda: un RLI posa junto a un helicóptero Alouette, espina dorsal de la Fuerza Fuego. Abajo: un médico amputa el lóbulo de la oreja de un teniente del Comando de Apoyo, parcialmente cercenado de un balazo. Derecha, arriba y abajo: unos soldados prenden fuego a unas chozas en el *kraal* al fin de una misión. Era uno de los aspectos menos agradables de esta guerra, aunque considerado necesario.

Los 16 hombres se pusieron en pie, algo incómodos a causa de su equipo, paracaídas, fusiles y ametralladoras. Engancharon los mosquetones de la apertura automática en el cable doble de acero que discurría sobre sus cabezas y revisaron su equipo y el del hombre que tenían enfrente. El Dakota cabeceó violentamente y precipitó a unos contra otros. «Recuerden, tan rápido como puedan... Preparados», gritó el suboficial de salto y los paracaidistas avanzaron. El primero de ellos se detuvo frente a la puerta, con la mano derecha apretando el paracaídas de reserva y la izquierda en la parte alta del marco de la puerta para no caer inopinadamente debido a los movimientos del avión. La luz roja, situada sobre la puerta, seguía encendida y era el centro de la atención mientras los tres suboficiales de salto se preparaban a facilitar en lo posible que los 16 hombres abandonasen el avión con la mayor presteza. «¡Buen salto, muchachos!», dijo alguien cuando se encendió la luz verde y el suboficial de salto bramó «¡Fuera!».

En efecto, el viento cruzado era extremo y, para empeorar más las cosas, el avión realizó la pasada tan bajo que el primer paracaidista tocó tierra cuando aún faltaban tres por saltar, y como resultado, dos suboficiales resultaron heridos y hubieron de ser evacuados.

Una vez en tierra, los 14 paracaidistas restantes dedicaron los momentos siguientes a agruparse y a reconocer visualmente la zona. Era un paisaje característico, un pequeño *kraal* (poblado) levantado en una zona arenosa rodeada por colinas rocosas y de flora densa a las que los soldados llamaban *«gomos»*.

En esta operación, los paracaidistas fueron recogidos por los Alouette, que ya habían dejado a los grupos de detención, y transportados hasta la base de un *gomo* particularmente grande. Emplearon las siguientes horas en ascender por las laderas de la colina, luchando contra el peso de su equipo, avanzando cautelosamente a través del denso bosque y cuidando de evitar que las piedras rodasen pendiente abajo y pudiesen delatarlos. Era una marcha rutinaria que, sin embargo, resultaba enervante. Nadie sabía qué habría en esos grupos de arbustos o dónde podría saltar un grupo guerrillero armado con sus fusiles de salto AK o, peor todavía, con ametralladoras RPD y lanzagranadas RPG.

El primer contacto se produjo sin aviso. De pronto cayó sobre la vegetación un nutrido fuego automático seguido de voces de alerta. Las órdenes pasaron de uno a otro hombre a lo largo de la línea de batida.

Todo acabó repentinamente, como había comenzado: unos pasos más adelante yacía muerta una enorme vaca. Algunas risas nerviosas entre los responsables del error y poco más. La línea de batida volvió a ponerse en movimiento.

Una vez coronada la colina, el teniente que mandaba la batida ordenó unos minutos de descanso. La mayoría de los hombres se sentaron a mirar el paisaje cuando, repentinamente, en el valle situado a sus pies estalló el fragor de un tiroteo. Se reconocía fácilmente el fuego automático intermitente de las MAG, seguido del tableteo de los fusiles FN, que inmediatamente se mezcló con el «pop-pop» de los fusiles AK. Comenzaron a volar las trazadoras rojas y



verdes: contacto con el enemigo. «Ahí viene un Lynx», dijo alguien. Todas las cabezas se volvieron hacia el sonido familiar del menudo aeroplano a medida que sobrevolaba el valle para apoyar a los helicópteros, que habían encontrado una fuerte resistencia.

Con sus ametralladoras de 7,62 mm, el Lynx dio una larga pasada por el valle y repitió la operación hasta que agotó la munición y regresó a su base. Los paracaidistas prosiguieron con su batida y comenzaron a descender por la ladera opuesta hasta que finalmente enlazaron con los grupos de detención que, según parecía, habían abatido a varios guerrilleros y habían hecho un prisionero. Mientras cuatro hombres se dedicaban a localizar los cuerpos de las bajas enemigas, dos partidas empezaron a progresar por el lecho de un río seco precedidas por el cautivo, al que ordenaron que gritase a sus posibles camaradas ocultos que se rindiesen.

Cuando este grupo rebasó una de las curvas del río fue sorprendido por un nuevo contacto con el enemigo y abandonó la tarea que tenía fijada para buscar abrigo momentáneo. El operador de radio comunicó la novedad al resto del grupo que se había quedado más atrás.

El tiroteo cesó abruptamente y sobre el bosque se abatió un silencio sepulcral. La partida que había ido en busca de los cadáveres de guerrilleros halló cuatro de éstos y procedió a arrebatarles las armas, entre ellas un lanzagranadas RPG-7 y una pistola Tokarev de fabricación china. Esta última desapareció rápidamente en el macuto del operador de radio. Como si fuese un ritual, uno de los soldados se quedó con las pulseras de uno de los cadáveres. La «recolección» de trofeos de guerra era práctica común entre los soldados y muchos de ellos llevaban en combate todo tipo de amuletos africanos, abalorios y brazaletes.

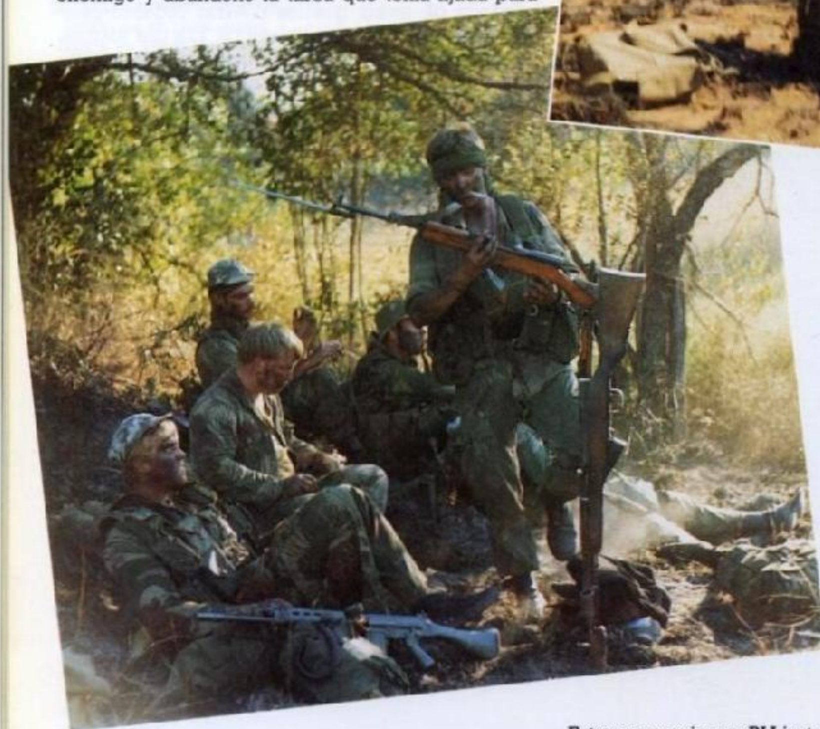
Mientras tanto, el grupo que avanzaba por el lecho del río sostuvo algún contacto ocasional con el enemigo y capturó documentos, cartas personales y algún diario. Entre los cuerpos diseminados en la maleza se hallaban los de dos mujeres. El suelo estaba sembrado de casquillos de varios calibres y el aire olía a cordita. Los soldados siguieron con su tarea, desagradable pero necesaria. Los dos grupos continuaron trabando contactos ocasionales con los guerrilleros y prosiguieron con la batida hasta que la operación quedó circunscrita a un área restringida. Entonces las dos partidas se reunieron y completaron el rastreo del *gomo* hasta que llegaron al *kraal* del que habían partido.

Los hombres estaban muy cansados y deseosos de regresar a Grand Reef. La operación había sido un éxito y no habían sufrido bajas importantes. De pronto, apareció uno de los soldados con dos africanos que había descubierto escondidos en una de las chozas. Los RLI comenzaron a hacerles preguntas, que les repetían en inglés y *shona*, la lengua nativa.

Los aterrorizados cautivos negaban cualquier relación con los *makadanga* (los guerrilleros). Aunque la inspección de la choza no reveló nada raro, se le prendió fuego. Minutos más tarde, los hombres hubieron de correr a cubrirse pues el aire se había llenado de balas que, escondidas en el techo de la cabaña, comenzaron a detonar debido a las llamas. En ese momento se descubrió a un par de guerrilleros en la maleza, se produjo un breve tiroteo y un AK y una carabina Simonov SKS se sumaron a las armas capturadas. Una vez controlada el área, se prendió fuego al resto del poblado.

Como habían desaparecido las amenazas inminentes, los hombres se relajaron y comenzaron a esperar los helicópteros que habían de recogerles. Había sido un día muy «movido», se había dado muerte a 12 guerrilleros y hecho cuatro prisioneros. Por fin, acudieron los Alouette en vuelo bajo. Los hombres subieron a bordo y acomodaron a los cautivos entre ellos. Las cabañas se derrumbaron consumidas por las llamas mientras el humo de los incendios se dispersaba por efecto de los rotores de los helicópteros cuando éstos se elevaron y pusieron proa hacia Grand Reef.





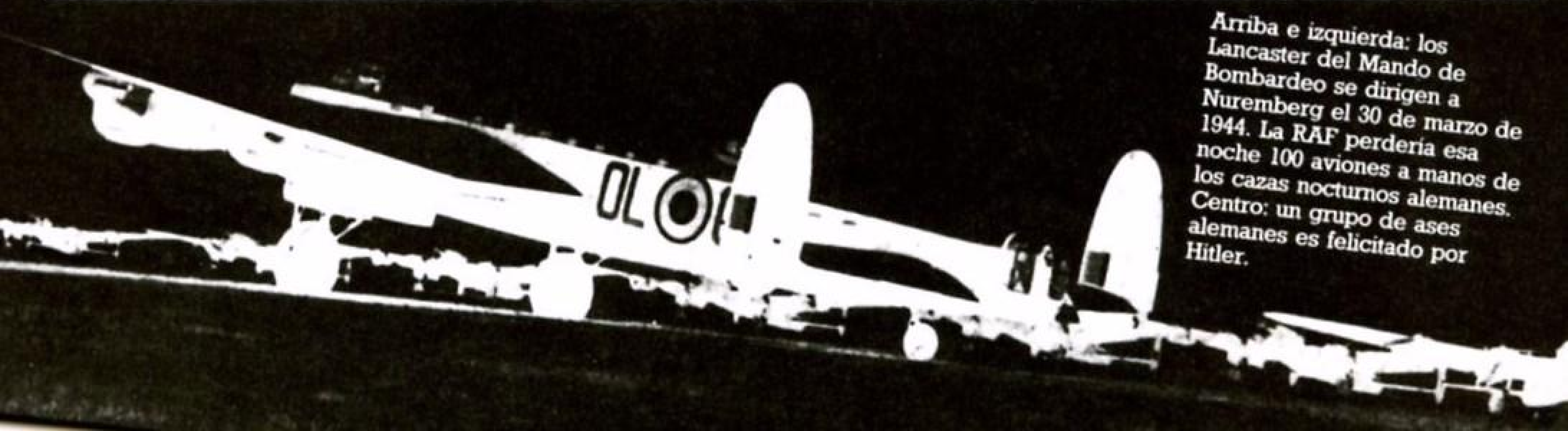
Extremo superior: un RLI junto a una ametralladora antiaérea capturada durante una incursión fronteriza en Mozambique. En las postrimerías de la guerra, la RLI realizó ataques constantes contra las bases de la guerrilla en ese país y en Zambia. La gorra de este soldado es de origen chino. Arriba: un soldado australiano observa un fusil SKS enemigo mientras los hombres de la escuadra de morteros del Comando de Apoyo aguardan un helicóptero que les devolverá a la base.



En la noche del 30 de marzo de 1944, los pilotos de la Nachtjagdgeschwader 1 esperaban ansiosamente la orden de despegar contra los bombarderos británicos con rumbo a Nuremberg



CAZA NOCTURNA



Arriba e izquierda: los Lancaster del Mando de Bombardeo se dirigen a Nuremberg el 30 de marzo de 1944. La RAF perdería esa noche 100 aviones a manos de los cazas nocturnos alemanes. Centro: un grupo de ases alemanes es felicitado por Hitler.



NJG 1

La Nachtjagdgeschwader 1 (NJG 1, o 1.ª Ala de Caza Nocturna) fue la mejor unidad de interceptación nocturna de la Luftwaffe durante la II Guerra Mundial; con unas 2.000 victorias aéreas en su palmarés, sus pilotos dieron cuenta de casi el 40% de los bombarderos de la RAF derribados de noche sobre Europa occidental. En las filas de la NJG 1 hubo algunos de los máximos ases de caza de la guerra, como Heinz Schnaufer, con 121 victorias, y Helmut Lent, con 120. En cierto momento, 107 de los máximos ases de la Luftwaffe pertenecían a esta unidad, que fue pionera de las tácticas de interceptación con las que la Luftwaffe infligió graves pérdidas al enemigo. Uno de los primeros comandantes de la NJG 1, Wolfgang Falck, fue figura clave en el desarrollo de la interceptación por radar. Falck estaba estacionado en Aalborg (Dinamarca) con el 1.er Grupo de la Zerostörergeschwader 1 (I/ZG 1) y, tras varios éxitos en combates nocturnos, él y el I/ZG 1 fueron enviados a Dusseldorf el 22 de junio. Allí, con la bendición del Ministerio del Aire alemán, comenzó a formar la primera unidad de caza nocturna de la Luftwaffe, la NJG 1. Durante los años siguientes, la NJG 1 fue el núcleo de las defensas alemanas y soportó el peso de los combates contra el Mando de Bombardeo de la RAF. En 1945, sin embargo, la falta de combustible y la férrea oposición británica pusieron a la NJG 1 a la defensiva. Aunque la unidad siguió combatiendo hasta el fin de la guerra, sus pilotos fueron incapaces de compensar la superioridad numérica que poseía la RAF. Arriba: el Broche de Vuelo Operacional, concedido a los hombres de las unidades de caza nocturna de corto alcance.

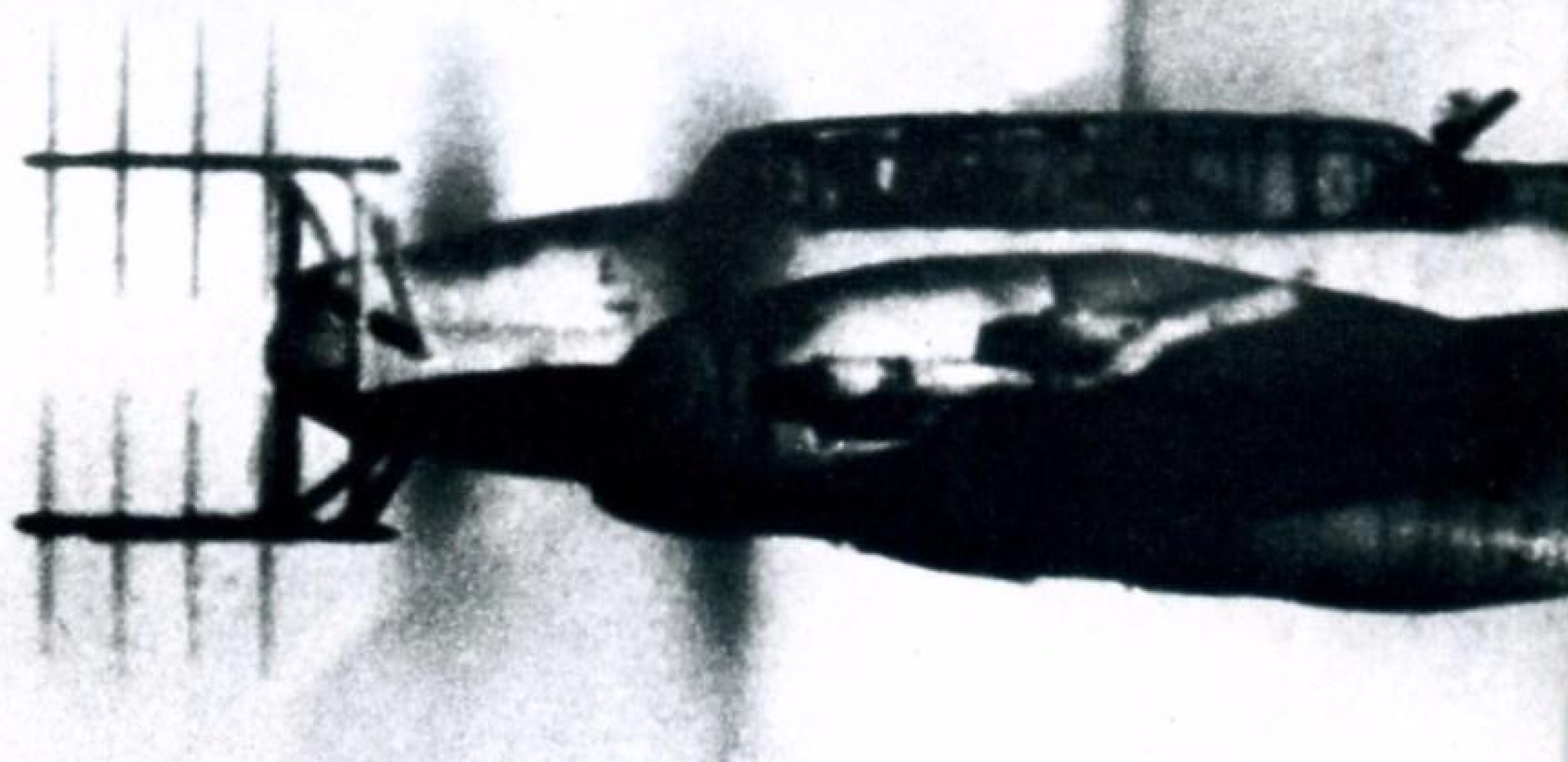
En la noche del 30 al 31 de marzo de 1944, el personal de vuelo de la principal unidad de caza nocturna de la Luftwaffe, la Nachtjagdgeschwader 1 (NJG 1, o 1.ª Ala de Caza Nocturna), libró una de las más sangrientas y, para la unidad, más afortunadas batallas aéreas de la II Guerra Mundial. En un combate sobre gran parte de Alemania Occidental contra lo más selecto del Mando de Bombardeo de la RAF enviado contra Nuremberg, centro espiritual del Reich de Hitler, su unidad contribuyó a la destrucción de unos 100 aviones británicos.

Una de las primeras acciones de la noche estuvo protagonizada por un Bf 110 del 3.er Grupo de la NJG 1 (III/NJG 1) y un Lancaster del 467.° Escuadrón. El cabo primero Erich Handke, radarista del Bf 110, recordaba más tarde las excelentes condiciones y la facilidad con que se logró ese derribo en la que iba a ser una venturosa noche de primavera:

«Habíamos despegado desde Laon y nos habían comunicado que los bombarderos estaban a unos cinco minutos. Todavía no había conectado el SN-2 [radar de interceptación] cuando el artillero me indicó: "Ahí lo tenemos, el primero de ellos". Comenzamos a virar y vimos otro muy cerca, unos 200 m por encima. Encendí el SN-2, pero en el viraje habíamos perdido altura y se nos había esfumado el contacto.

»Cuando el SN-2 se calentó, descubrí tres objetivos a un tiempo. Di indicaciones de dirigirnos hacia el más próximo y Drewes [el piloto] lo localizó a unos 600 m. El tiempo era maravilloso —cielo limpio, media luna, pocas nubes y ni rastro de niebla— simplemente ideal.

»Era un Lancaster volando tranquilamente y, tras habernos situado confortablemente unos 50 m por debajo de él, Drewes abrió fuego con los cañones oblicuos e incendió un ala del bombardero. Seguimos al Lancaster durante cinco minutos hasta que se estrelló en mitad de una explosión tremenda.»



El letal juego del gato y el ratón entre alemanes y británicos había comenzado poco antes de las 23,00 horas del día 30, cuando el primer escalón de las defensas alemanas alertó sobre un posible ataque. En la estación de radar de Texel habían comenzado a aparecer contactos en las pantallas que indicaban que una gran formación de bombarderos volaba sobre el mar del Norte y podía amenazar Hamburgo y Berlín. Más tarde, esa misma estación detectó signos de que una segunda formación de bombarderos se reunía en el área de East Anglia.

Cuando dispusieron de más datos, los alemanes determinaron los rumbos de las dos formaciones que, de mantenerlos, iban a cruzar la costa con una distancia de 480 km entre ellas.

En su puesto de mando en Deelen, Países Bajos, el comandante de la 3.ª División de Caza de la Luftwaffe, el general de brigada Walter Grabmann, de 39 años y veterano de la Guerra Civil española, estaba convencido de que la formación que se acercaba a su área operacional y que iba a sobrevolar la costa belga por Knokke era la principal y que la detectada sobre el mar del Norte constituía un objetivo de diversión.

Inmediatamente, Grabmann radió el mensaje *Fasan* (Faisán, que advertía sobre la posibilidad de una incursión) a sus unidades de caza nocturna y les ordenó que se concentrasen en la radiobaliza denominada «Ida», al sur de Colonia.

Desde los aeródromos de Venlo y Saint-Trond, los pilotos de los I/NJG 1 y IV/NJG 1 despegaron en sus cazas Bf 110 y He 219. Otras unidades, incluidos los otros dos grupos de la NJG 1, con base en Saint-Dizier y Laon, recibieron la orden de concentrarse en la baliza «Otto», unos pocos kilómetros al noreste de Colonia.

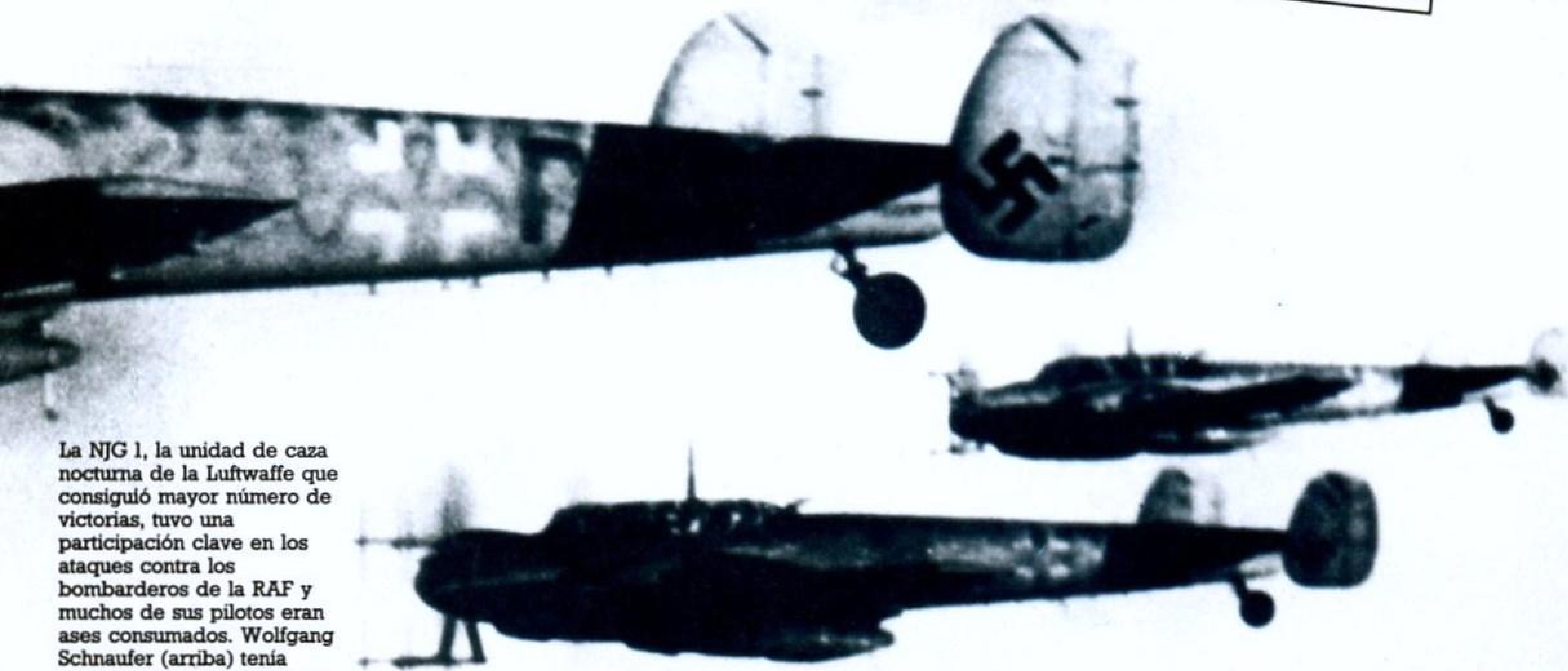
Cuando la fuerza de guía y los aviones señalizadores del Mando de Bombardeo alcanzaron las fronteras de Alemania poco después de la medianoche, unos 200 cazas nocturnos de la Luftwaffe orbitaban sobre las dos radiobalizas, dispuestos a lanzarse sobre los Lancaster y Halifax de la RAF.

Mientras los cazas esperaban nuevas órdenes, los controladores de tierra alemanes ordenaban la información que estaban recibiendo. En sus «Teatros de Batalla», centros de coordinación de cada una de las cinco divisiones de caza de la Luftwaffe en el norte de Europa, los controladores determinaban el rumbo y los efectivos de los incursores, así como sus posibles objetivos.

Con los datos de los radares Freya de detección lejana y los Würzburg, que suministraban datos más precisos sobre la dirección de las fuerzas enemigas, los radaristas pudieron identificar con cierta exactitud la incursión principal de la RAF. Consistía en unos 770 bombarderos y ocupaba una superficie total de 110 km. Estructurados en cinco oleadas, esos aviones iban precedidos por 97 de guía, señalización y contramedidas electrónicas. Cada una de las oleadas contenía una media de interferencia ABC y 78 Lancaster y 46 Halifax de bombardeo.







La NJG 1, la unidad de caza nocturna de la Luftwaffe que consiguió mayor número de victorias, tuvo una participación clave en los ataques contra los bombarderos de la RAF y muchos de sus pilotos eran ases consumados. Wolfgang Schnaufer (arriba) tenía acreditados 121 derribos al acabar la guerra y Helmut Lent (arriba, derecha) 102 cuando murió, en octubre de 1944. Fotografía principal: el Messerschmitt Bf 110, inadecuado como caza diurno pesado, fue un formidable interceptador nocturno.

Abajo y derecha: utilizado por la NJG 1 a partir del verano de 1943, el Heinkel He 219 Uhu fue el caza nocturno más sofisticado de la Luftwaffe. Con una velocidad máxima de 630 km/h y un alcance de 2.900 km, su armamento podía incluir dos cañones MG 151 de 20 mm en las alas, dos de 30 mm en un contenedor ventral y dos montados verticalmente a popa del fuselaje.



A las 23,22 horas, los primeros elementos de la formación principal sobrevolaron la costa belga en dirección a su primer punto de cambio de rumbo, al noroeste de Charleroi. Para sorpresa de los británicos, la oposición era mínima: una antiaérea ligera que no alcanzaba su techo de vuelo de 5.800 m. Sin embargo Nuremberg estaba todavía a 670 km de distancia, es decir, a 101 minutos de vuelo. La formación entró en Alemania por el sur de la ciudad de Aachen. La RAF pretendía pasar por una zona menos defendida conocida como la «brecha de Colonia», pero la Luftwaffe, consciente de esa debilidad, había emplazado en el área las radiobalizas «Otto» e «Ida».

Los cazas de la NJG 1 recibían los datos de los controladores en tierra de Deelen. Casi de forma increíble, la formación de la RAF se dirigía directamente hacia ellos: mientras que en la mayoría de las ocasiones debía perseguir a los británicos, esta vez éstos se les servían en bandeja.

En efecto, todas las ventajas posibles eran para la Luftwaffe: sus cazas nocturnos esperaban en grandes números, con carburante para dos horas y una noche espléndida. Momentos más tarde, los grupos de cazas Bf 110 y He 219 se lanzaron en pos de los 712 bombarderos que acababan de sobrevolar el Rin.

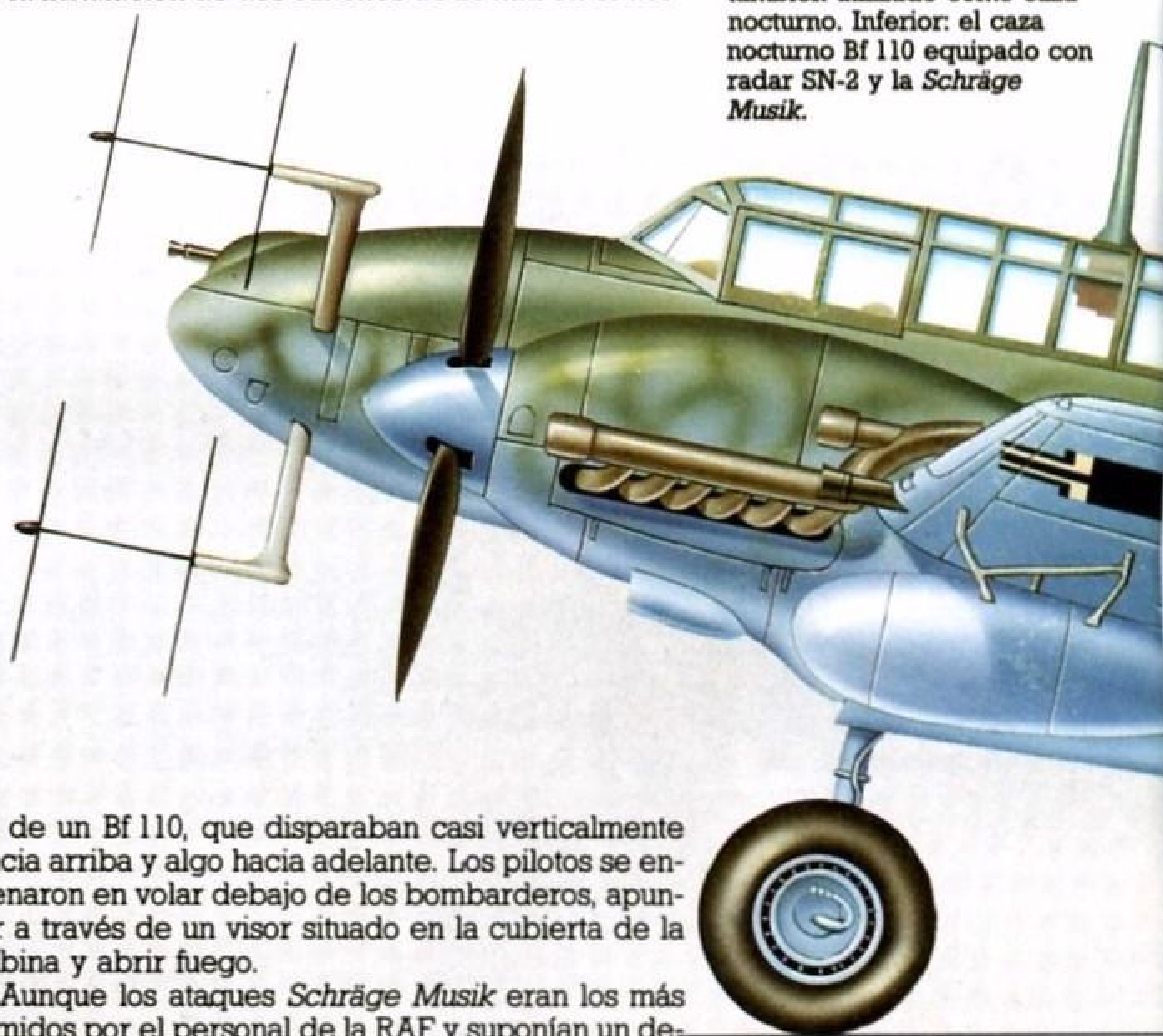
La batalla que siguió fue un ejemplo perfecto de la táctica *«Zahme Sau»*, un sistema de los controladores de tierra alemanes para guiar a sus cazas contra las formaciones enemigas. En cada «Teatro de Batalla», los especialistas procesaban la información suministrada por los radares, los puestos de escucha, los aviones de reconocimiento y los propios cazas ya en acción. Una vez tratados, los datos eran proyectados en un amplio panel de cristal y los especialistas mantenían un contacto continuo con los cazas en el aire, cuyos pilotos usaban la información para establecer sus rumbos de interceptación desde las radiobalizas de espera.

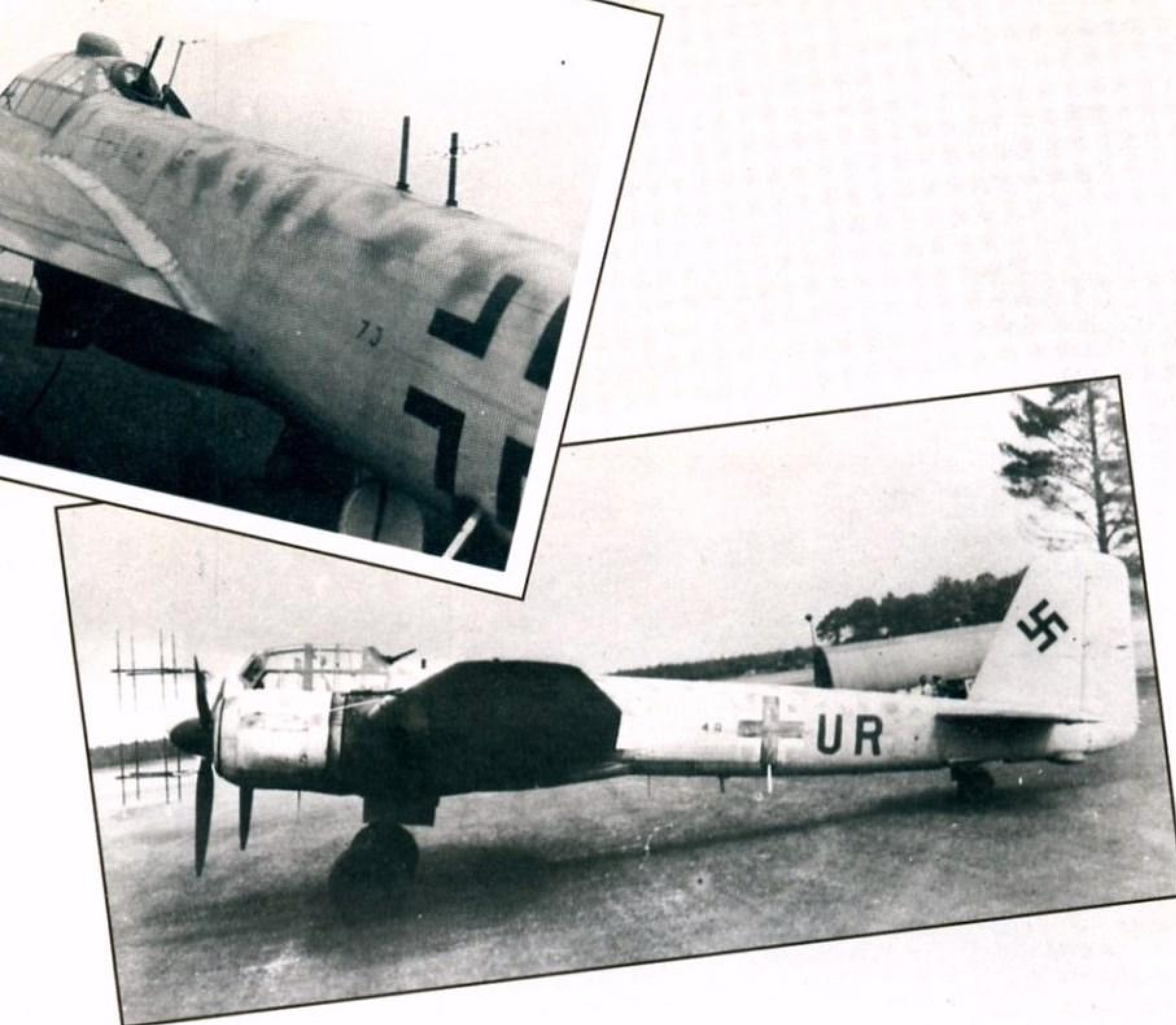
Al llegar junto a la formación enemiga, los cazas identificaban su objetivo, bien mediante su propio radar de corto alcance, bien visualmente si las condiciones lo permitían. Esos cazas estaban armados con cañones y ametralladoras de tiro frontal o con el sistema conocido como *Schräge Musik* (música de jazz o música inclinada). Ambos tipos requerían que los tripulantes maniobrasen sus aviones hasta situarse en posición favorable cerca del objetivo. La forma de ataque más usual era la denominada *«von unten hinten»* (desde debajo y detrás). Con ella, el caza podía realizar una larga aproximación radárica por la popa del bombardero y, cuando llegaba al alcance visual, por debajo del sector de tiro del artillero caudal del enemigo, atacar a corta distancia. Sin embargo, si el caza era detectado o su piloto no tenía suficiente experiencia, este ataque no podía realizarse y se efectuaba uno de fortuna.

La *Schräge Musik* fue desarrollada a raíz de que los pilotos descubriesen que se podía volar con plena seguridad bajo un Lancaster o un Halifax sin que sus tripulantes viesen la amenaza. La Luftwaffe probó la instalación de dos cañones de 20 mm en el dorso de un Bf 110, que disparaban casi verticalmente hacia arriba y algo hacia adelante. Los pilotos se entrenaron en volar debajo de los bombarderos, apuntar a través de un visor situado en la cubierta de la cabina y abrir fuego.

Aunque los ataques *Schräge Musik* eran los más temidos por el personal de la RAF y suponían un de-

El Ju 88 fue, con el Bf 110, la espina dorsal de las fuerzas de caza nocturna alemanas durante las últimas fases de la guerra. Diseñado como bombardero en picado o en horizontal, fue utilizado en gran número de cometidos. Arriba y derecha: este ejemplar, un Ju 88G, montaba el radar Lichtenstein y una combinación de armas que comprendían la *Schräge Musik*, cuatro cañones de tiro frontal y una ametralladora de defensa trasera. Abajo, derecha: el Dornier Do 127 fue también utilizado como caza nocturno. Inferior: el caza nocturno Bf 110 equipado con radar SN-2 y la *Schräge Musik*.





MESSERSCHMITT Bf 110

Pese a sus limitaciones como bimotor de caza diurna, el Bf 110 se convirtió en uno de los mejores cazas nocturnos de la Luftwaffe durante la II Guerra Mundial. Inicialmente, el Bf 110 fue equipado con sencillas ayudas de identificación visual que demostraron una valía limitada. Sin embargo, las técnicas de interceptación mejoraron en julio de 1942 con la introducción del radar de a bordo FuG 212 Lichtenstein, que se utilizaba para guiarse hasta corta distancia del avión enemigo.

Por entonces la versión normalizada de este avión, la Bf-110F-4, estaba armada con cuatro ametralladoras de 7,92 mm y un par de cañones Mauser MG 151/20. Modificaciones específicas comprendían dos depósitos adicionales de carburante, de 300 litros, apagallamas para los escapes de los motores y munición de alto explosivo para las armas. Durante 1943, algunos Bf 110 fueron equipados con cañones de 20 mm que tiraban hacia arriba. Conocidos como *Schräge Musik* (un juego de palabras que significa música de jazz y música inclinada), éstos fueron muy efectivos contra los bombarderos de la RAF. El Bf 110G, equipado con el radar FuG 212 y después el Lichtenstein SN-2 (FuG 220), fue la espina dorsal de la caza nocturna alemana hasta el fin de las hostilidades.

Contra el Mando de Bombardeo
Nachtjagdgeschwader 1, 30-31 de marzo de 1944

Cuando las formaciones de Lancaster y Halifax de la RAF sobrevolaron las costas belgas en dirección a Nuremberg, los cazas nocturnos de la Luftwaffe esperaban en vuelo sobre las radiobalizas «Otto» e «Ida». En la batalla que siguió, la RAF perdería alrededor de 100 aviones.

Clave
- Rumbo previsto de la RAF
- Rumbo real de la RAF
- Areas defendidas con artillería y proyectores antiaéreos
- Límites de las divisiones de caza
- Bases de la NJG 1
- Rumbos de la NJG 1, 24,00 horas del 30-4
- Otras bases de caza
- Rumbos de otras unidades de caza, 24,00 horas del 30-4
- Radiobalizas



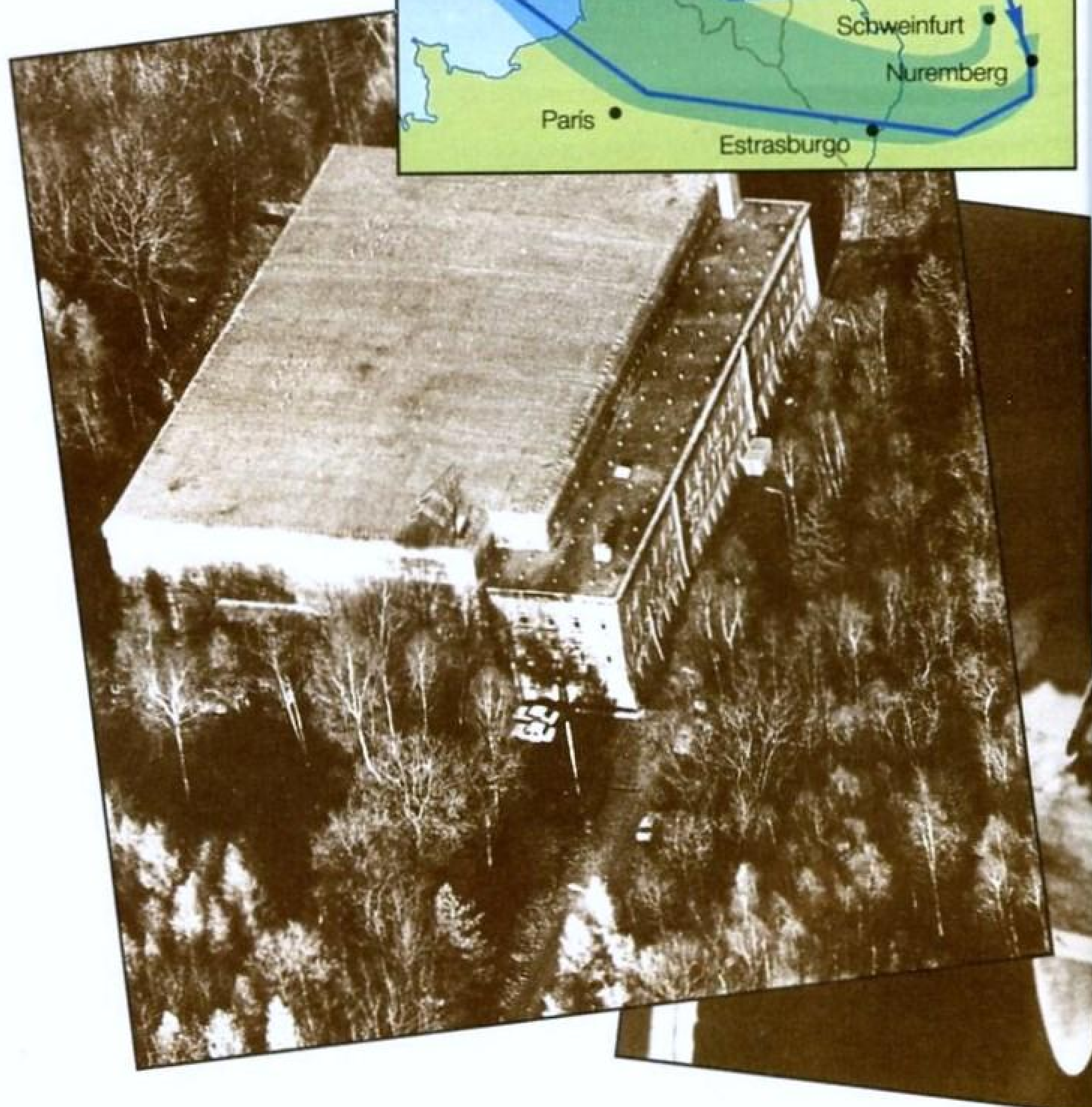
rribo casi seguro, la mayoría de los bombarderos destruidos esa noche lo fueron por el sistema *von unten hinten*, más convencional. Dos eran las razones de ello: en primer lugar, que la técnica *Schräge Musik* era todavía bastante reciente y, en segundo, que las fuerzas de caza nocturna tenían para Hitler una importancia marginal y, en consecuencia, no había fondos suficientes para la instalación generalizada de los cañones oblicuos. En esos momentos, menos del 40 por ciento de los cazas nocturnos de la Luftwaffe estaban equipados con ellos.

Así, los ataques por la popa fueron mayoría. El teniente Fritz Lau, piloto de un Bf 110 del II/NJG 1, narraba así uno de esos ataques contra un Halifax del 158.° Escuadrón de la RAF.

«Intentaba situarme en posición de tiro, pero apenas lo lograba, el objetivo se salía del visor y así sostuve un tira y afloja que duró algunos minutos. Mi intención era llegar a unos 50 m de él y disparar. Sin embargo, gradualmente comprendí que se me escaparía a menos que hiciese algo rápidamente. Decidí atacar a la próxima oportunidad, aunque no fuese la más adecuada.

»Llegó el momento cuando el bombardero, situado un poco por arriba, inició un suave viraje a estribor. Estaba a unos 100 o 150 m, pero encabrité el avión, apunté y abrí fuego. En unos segundos, el bombardero se incendió, se escoró a babor y comenzó a perder altura rápidamente. Le seguí y vi cómo un hombre se lanzaba en paracaídas. El bombardero se partió en dos trozos en llamas que se precipitaron hacia tierra.»

Los bombarderos de la RAF soportaron los ataques de los cazas nocturnos desde que rebasaron



la frontera alemana hasta un punto a pocos kilómetros al sur de Gotha, donde viraron hacia Nuremberg a las 00,45 horas del día 31. Pese a la ferocidad de los asaltos alemanes, 643 bombarderos consiguieron realizar la aproximación final. Sin embargo, lo que quedaba de los 70 cuatrimotores restantes jalonaba la senda de vuelo entre Aachen y Gotha.

Aunque algunos de los cazas nocturnos continuaron la persecución hacia Nuremberg y más allá, otros muchos se vieron obligados a aterrizar en los aeródromos que tenían más a mano por falta de combustible y municiones. Muchos de los Lancaster y Halifax que alcanzaron la vertical de Gotha consiguieron bombardear objetivos cercanos al área de Nuremberg, si bien con resultados poco satisfactorios. Muchos aviones bombardearon Schweinfurt, a unos 80 km al norte del objetivo previsto, y otros lanzaron sobre las afueras de Nuremberg antes de iniciar el regreso a Gran Bretaña vía Estrasburgo. A las 07,25 horas del día 31, el último de ellos llegó a su base, pero 105 no regresaron.

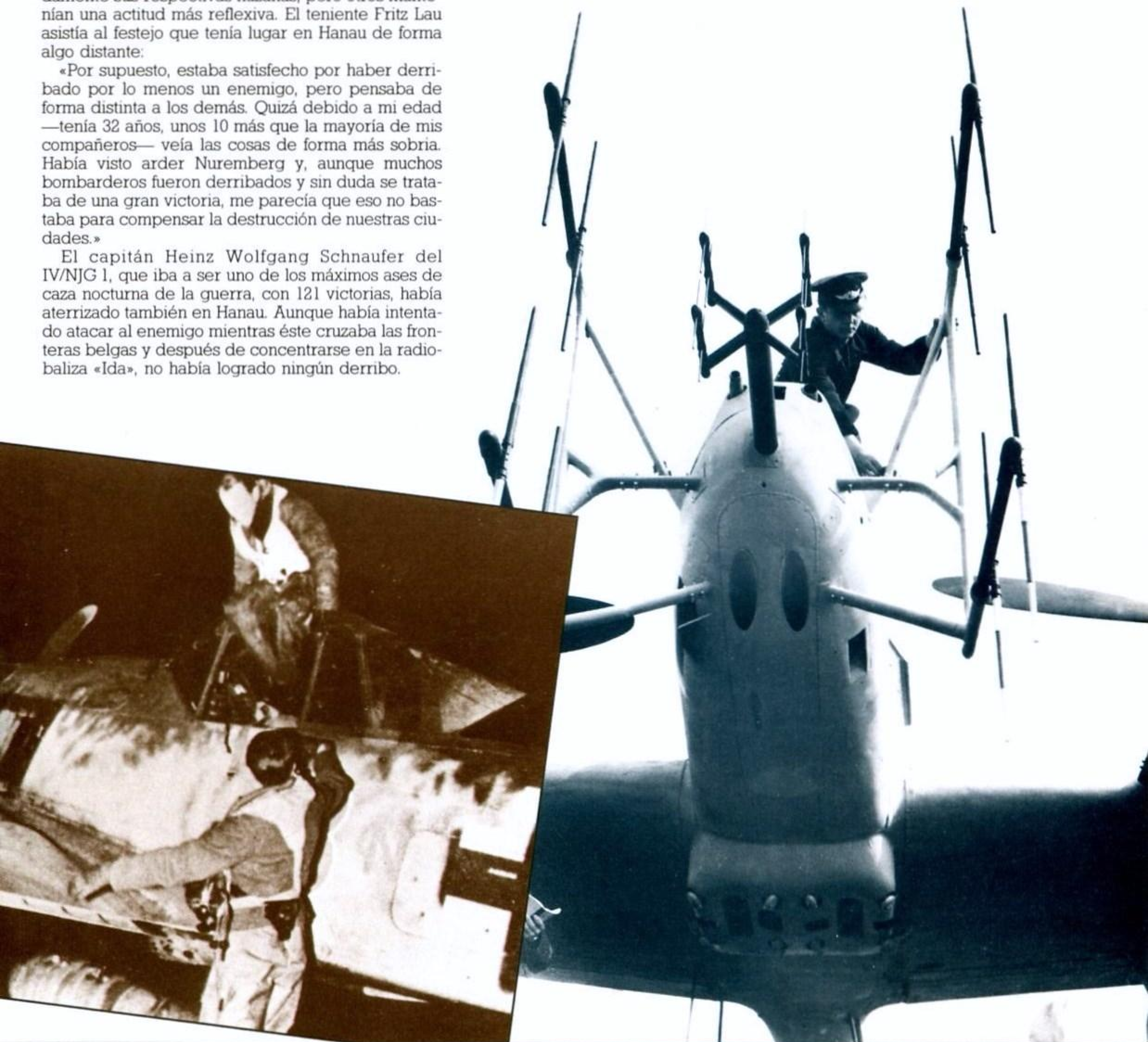
El personal de vuelo alemán era consciente de la magnitud de su victoria. muchas relataban detalladamente sus respectivas hazañas, pero otros mantenían una actitud más reflexiva. El teniente Fritz Lau asistía al festejo que tenía lugar en Hanau de forma algo distante:

«Por supuesto, estaba satisfecho por haber derribado por lo menos un enemigo, pero pensaba de forma distinta a los demás. Quizá debido a mi edad —tenía 32 años, unos 10 más que la mayoría de mis compañeros— veía las cosas de forma más sobria. Había visto arder Nuremberg y, aunque muchos bombarderos fueron derribados y sin duda se trataba de una gran victoria, me parecía que eso no bastaba para compensar la destrucción de nuestras ciudades.»

El capitán Heinz Wolfgang Schnaufer del IV/NJG 1, que iba a ser uno de los máximos ases de caza nocturna de la guerra, con 121 victorias, había aterrizado también en Hanau. Aunque había intentado atacar al enemigo mientras éste cruzaba las fronteras belgas y después de concentrarse en la radiobaliza «Ida», no había logrado ningún derribo.

Abajo, izquierda: el «Teatro de Batalla» del general de brigada Grabmann en Deelen, Países Bajos. Durante la incursión de Nuremberg, su estado mayor determinó el rumbo de los bombarderos de la RAF y guió contra ellos a los cazas nocturnos de la Tercera División de Caza. Abajo, centro: el monomotor Fw 190 complementó las defensas nocturnas alemanas a partir de mediados de 1943. Abajo, derecha: primer plano de los dipolos del radar de un Bf 110. Los elementos exteriores corresponden al radar de interceptación SN-2, mientras que los interiores son del FuG 212.

Para la RAF, la incursión de Nuremberg había sido un costoso fracaso. Aunque el 84 por ciento de los aviones enviados habían logrado bombardear el objetivo, los resultados habían sido limitados. En Nuremberg, una factoría sufrió fuertes daños y otras tres fueron alcanzadas en menor medida. Las bombas caídas en Schweinfurt afectaron muy poco a la producción de rodamientos, la principal contribución de esa ciudad al esfuerzo de guerra alemán. En términos de aviones perdidos, el cuadro era todavía peor: 95 derribados, 10 destruidos al aterrizar, 70 dañados de diversa consideración y uno enviado al desguace. En comparación, el Mando del Bombardeo decía haber derribado cuatro Ju 88, tres Bf 109, dos Fw 190 y un Bf 110. Los alemanes admitieron tres aviadores muertos, ocho desparecidos y uno herido. La RAF, por el contrario, había perdido 545 tripulantes. La victoria de la caza nocturna alemana, en especial de la NJG 1, había sido aplastante.





RLI

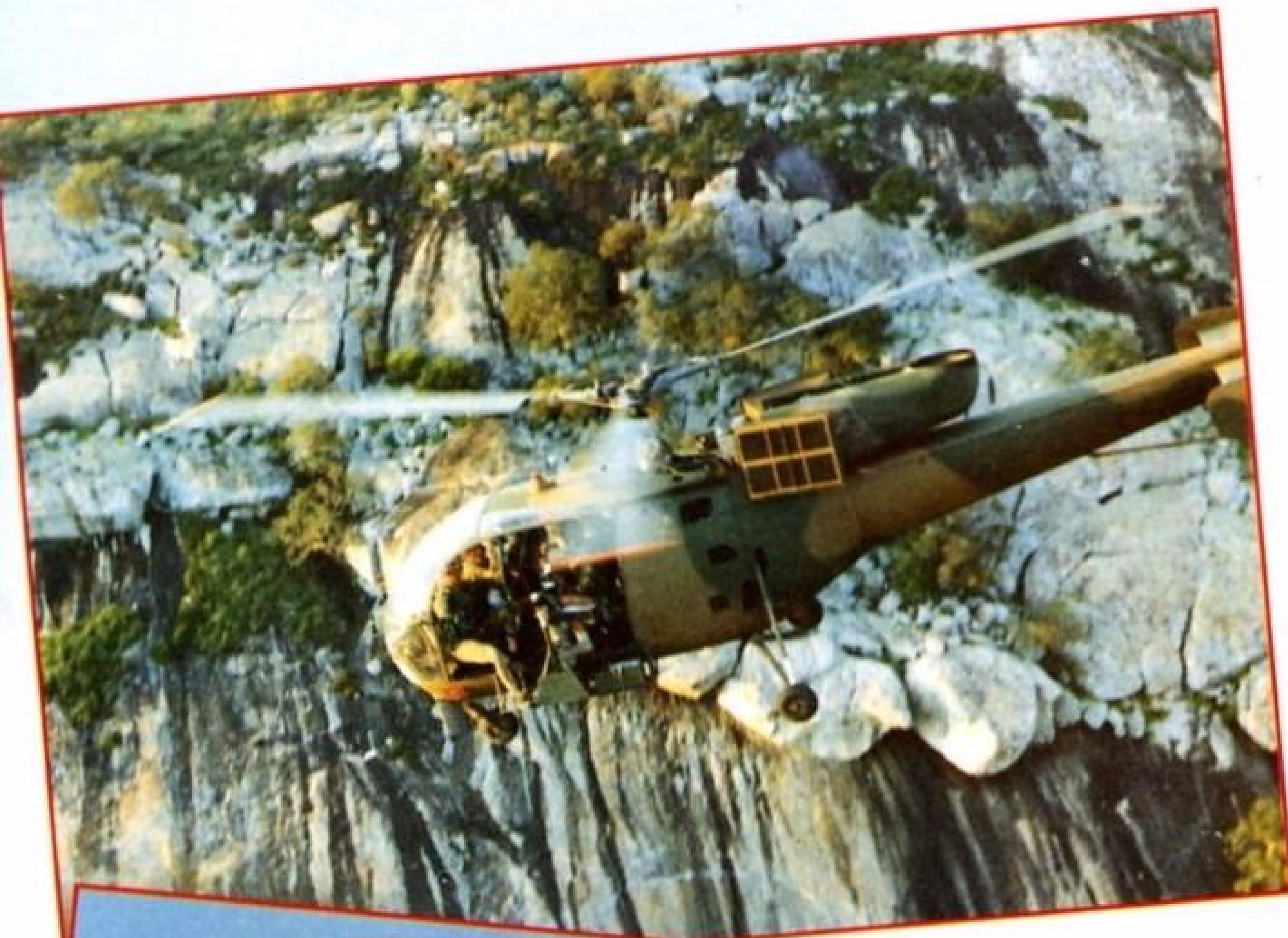
La Rhodesian Light Infantry (o Infantería Ligera Rodesiana, cuyo emblema aparece sobre estas líneas) se creó en 1961. Tres años más tarde, empero, se convirtió en el llamado Batallón de Comandos, consistente en tres comandos de infantería del tamaño de compañías estructurados de forma similar a las unidades homónimas del Ejército británico. En 1976, cuando se intensificó la guerra en Rodesia, la RLI se expandió e incorporó un Comando de Apoyo; un año más tarde, la RLI comenzó a entrenarse y se convirtió en una unidad de comandos aerotransportada. Cada uno de los comandos se dividía en cuatro escuadras: por ejemplo, el Comando de Apoyo comprendía una escuadra de morteros, una contracarro, una de exploración y una de zapadores de asalto. Los efectivos totales de la RLI fluctuaron sin cesar, pero solían sumar de 250 a 350 hombres. Se estima que entre el 40 y el 50 por ciento del personal de la RLI era voluntario y aportaba una gran experiencia, pues la mayoría habían pertenecido a las mejores unidades de combate del mundo: la Real Infantería de Marina, el SAS y los Paracaidistas británicos, las Fuerzas Especiales de EE UU, la Legión Extranjera francesa y las Fuerzas de Defensa de Israel. Si bien era una unidad relativamente pequeña, la RLI era altamente eficaz y fue responsable de un gran porcentaje de las bajas sufridas por el enemigo. En 1980, poco después del cese de las hostilidades, la RLI fue disuelta de forma oficial.

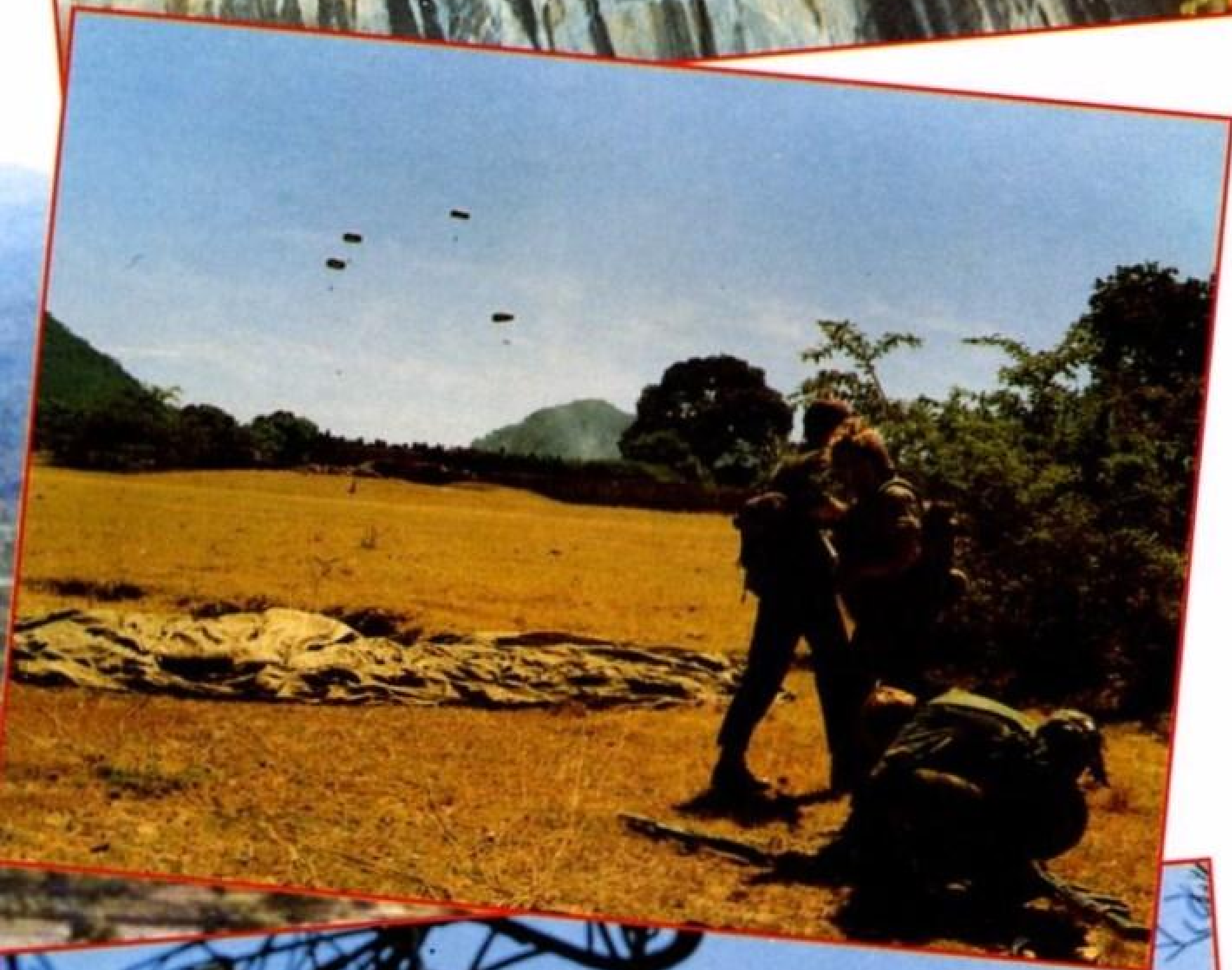
INFANTERIA RODESIANA

La Rhodesian Light Infantry lanzó una contraofensiva a raíz de las incursiones fronterizas de las fuerzas guerrilleras de la ZAPU y la ZANU

La sirena de generala comenzó a sonar en el aeródromo de Grand Reef poco después del desayuno. Como siempre, su efecto fue instantáneo. Del grupo de cabañas emergieron a la carrera unos cuantos comandos, con sus fusiles y ametralladoras y vestidos con los uniformes más dispares. Algunos llevaban camisetas, pantalones cortos y zapatillas de tenis; otros, prendas camufladas de los tipos más diversos; y, algunos más, cascos de paracaidista británicos. Todos ellos iban equipados con correajes de diversos orígenes, desde los reglamentarios del Ejército rodesiano a cartucheras de fabricación soviética y china suspendidas de sus cinturones de cuero o lona, que a veces eran cananas de caza. Los sirvientes de las ametralladoras presentaban largas cintas de munición colgando de sus hombros o arrolladas a la cintura, en tanto que más cartuchos de reserva se amontonaban en macutos de todo tipo. Pistolas, machetes y cuchillos colgaban de los cinturones o de las cinchas del correaje.

Cuando estuvieron cerca de un grupo de cabañas de madera, estos hombres redujeron el paso y comenzaron a dispersarse. Quienes iban tocados con los cascos de paracaidistas entraron en una de las chozas, mientras que el resto se dirigió hacia unos helicópteros Alouette III estacionados en unas áreas de dispersión protegidas mediante filas de bidones de petróleo de 180 litros rellenos de tierra.







Cuando los suboficiales desaparecieron en el interior de una de las cabañas situadas enfrente de los estacionamientos de los helicópteros, los soldados se relajaron, se sentaron o aguardaron de pie a que sus jefes regresasen de recibir las instrucciones con unos pocos detalles garrapateados en sus libretas de notas. No era raro que la generala fuese cancelada, pero no iba a ser así en esta ocasión, pues al poco rato de la cabaña de asamblea emergió un cabo que ordenó a los hombres que se prepararan para salir.

Esta generala en el Grand Reef en la mañana del 21 de junio de 1979 era normal dentro del esquema operativo de las actuaciones antiguerrilla de la Rhodesian Light Infantry (RLI, o Infantería Ligera Rodesiana) en Rodesia. A finales de los años sesenta, durante las primeras etapas de la guerra, las guerrillas nacionalistas habían operado desde bases en Zambia a través del río Zambeze, lanzando incursiones relámpago contra granjas habitadas por blancos y situadas en áreas aisladas. Tales acciones a pequeña escala, empero, se revelaron ineficaces y demasiado costosas para las mal armadas guerrillas y, por lo general, las fuerzas de seguridad rodesianas pudieron controlar la situación.

Sin embargo, a mediados de los años setenta la situación había cambiado de forma drástica. Las actividades guerrilleras evidenciaban mucha más organización y una notoria capacidad de combate reforzada mediante la recepción de asesores y partidas de armas procedentes de la Unión Soviética y de otros países de la esfera socialista. Además, la guerra se había extendido a otras zonas del país. Inicialmente, los combates estuvieron circunscritos en las regiones noroccidentales de Rodesia, pero en 1974, a raíz de que Mozambique obtuviese la independencia de Portugal, el ZANLA —el brazo armado de la organización nacionalista ZANU de Robert Mugabe— pudo operar libremente por primera vez en las zonas orientales de Rodesia desde bases situadas en el interior de Mozambique.

La tarea de los paracaidistas podría ser la de avanzar por el bosque y actuar como si fuesen batidores en una cacería

Cuando el conflicto adquirió vayor virulencia, las fuerzas de seguridad rodesianas adoptaron medidas preventivas y más agresivas contra el problema de la guerrilla, y comenzaron a hostigarla en vez de mantener posiciones defensivas y esperar que fuesen atacadas. A tal fin, se crearon las Fuerzas Fuego aerotransportadas de la RLI para actuar en conjunción con una sofisticada red de recogida de información (proporcionada por los exploradores Selous) que permitiese identificar y destruir las unidades guerrilleras en el bosque. Como el ZANLA empleaba tácticas de evasión clásicas de la lucha irregular, las Fuerzas Fuego de la RLI debían actuar con gran rapidez si querían llegar a tiempo de trabar combate con el enemigo antes de que éste tuviese la oportunidad de escabullirse. Las claves de sus ac-

Página anterior, arriba: un helicóptero Alouette se dispone a desplegar parte de la Fuerza Fuego. Página anterior, abajo: armados con fusiles y ametralladoras de fabricación belga, unos miembros del Comando de Apoyo de la RLI posan para el fotógrafo. Izquierda, de arriba abajo: la RLI pasa a la acción; primero el despliegue desde los helicópteros; después, los paracaidistas. Más tarde, aviones Lynx atacan con napalm una posición de la guerrilla.

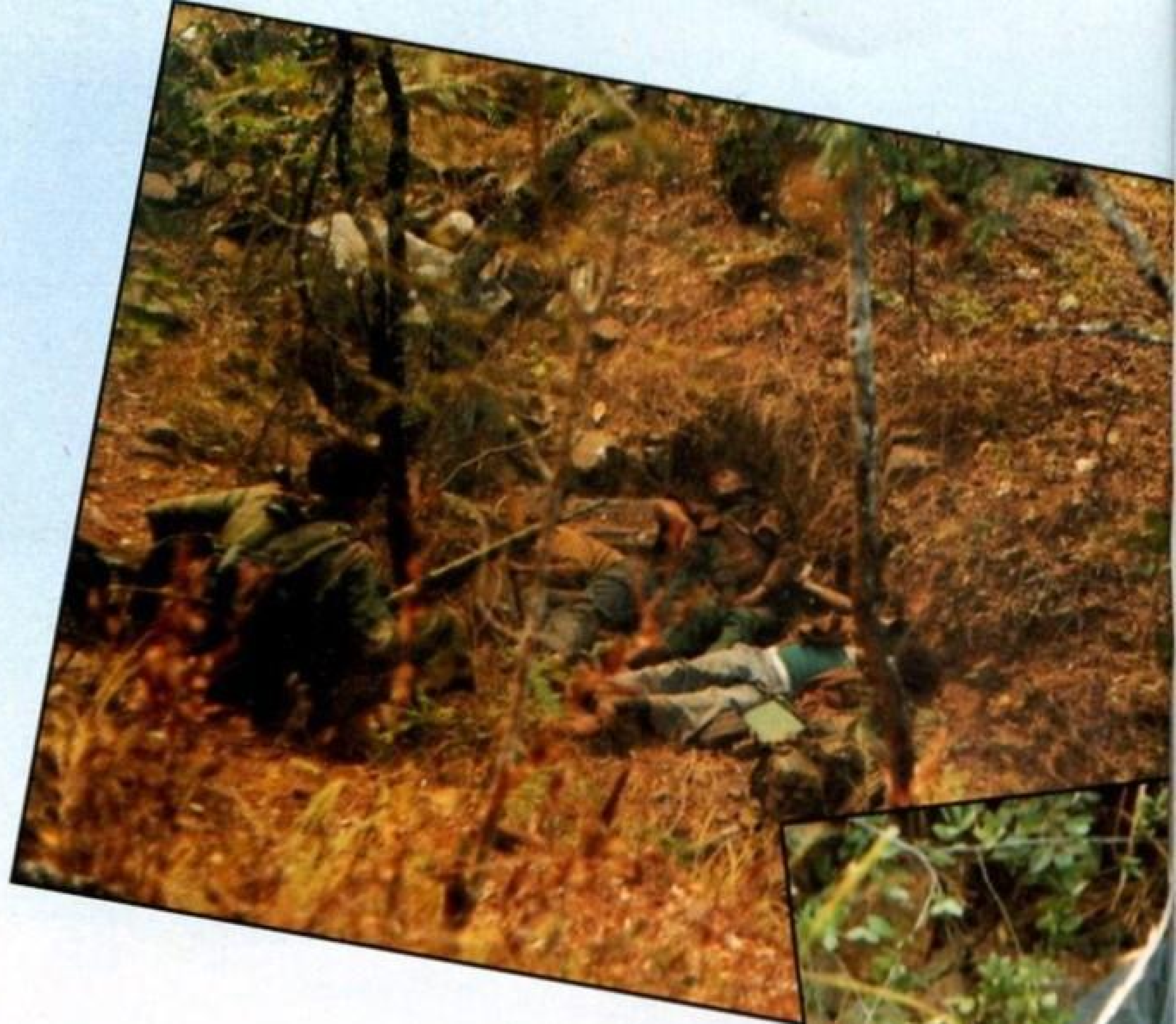
ciones eran una elevada movilidad y flexibilidad operacional, combinadas con una contundente potencia de fuego.

Con sus pertrechos preparados, los hombres de la RLI en Grand Reef pasaron rápidamente a la acción. Algún tiempo antes, bajo la cobertura de un clima atroz, los Selous se habían trasladado a la zona de guerra junto a la frontera oriental, denominada Thrasher. Allí establecieron puestos de observación, en los que se acomodaron y esperaron. Tan pronto como la meteorología mejoró, comenzaron a llegar informes de los Selous respecto a movimientos guerrilleros, de modo que la Fuerza Fuego de la RLI se puso en movimiento.

Las órdenes eran simples y puntuales. Primero, «grupos de detención» de cuatro hombres se trasladarían allí en helicóptero. Si se bastaban ellos solos para enfrentarse al enemigo, mejor; pero si surgían dificultades, podrían acudir los paracaidistas. La tarea de éstos podía ser la de avanzar por el bosque y actuar como batidores en una cacería, forzando a los guerrilleros a huir hacia los grupos de detención.

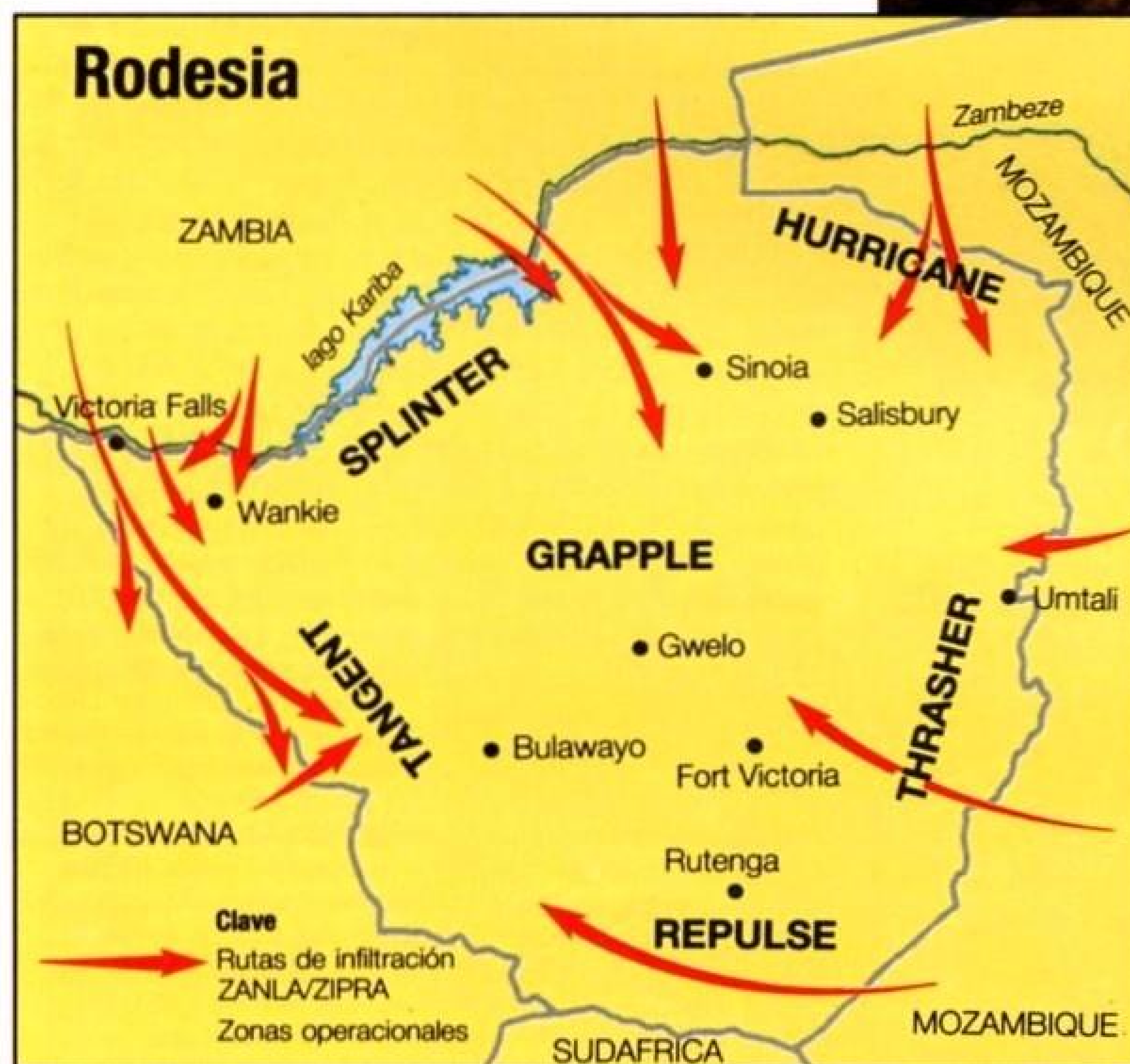
Esto era la teoría. En la práctica, empero, estos planes tan bien trazados degeneraban a veces en un confuso marasmo de tiroteos individuales por toda el área de contacto, pero casi siempre terminaban con un elevado índice de bajas guerrilleras.

La operación comenzó según lo previsto y los grupos de detención fueron desplegados sin incidentes. Poco después se requirió la presencia del DC-3 «Para-Dak», que comenzó a orbitar sobre la ZS (zona de asalto) mientras, en su interior, los paracaidistas apuraban un cigarrillo tras otro.





Arriba: miembros franceses y australianos del Comando de Apoyo avanzan cautelosamente junto a los cuerpos de cuatro guerrilleros, abatidos momentos antes. Centro: una zanja alberga los cadáveres de dos guerrilleros —uno de ellos, el de una mujer— caídos tras un breve combate. Derecha: un RLI satura el bosque cercano con su FN MAG; durante este tiroteo, una de las víctimas fue una inocente vaca. Abajo: un avión Lynx lanza napalm sobre una posición fluvial.



En 1974, al iniciar su escalada la actividad guerrillera en Rodesia, Mozambique se hizo independiente de Portugal. Ahora, las fuerzas del ZANLA podían operar desde la frontera oriental de Rodesia y estalló un grave conflicto en la zona de operaciones Thrasher.



GUERRA EN RODESIA

A principios de los años sesenta aparecieron en Rodesia dos organizaciones nacionalistas antagónicas: la Zimbabwe African People's Union (ZAPU) de Joshua Nkomo y la Zimbabwe African National Union (ZANU) del reverendo Ndabaninge Sithole. Ambos partidos propugnaban la participación de la mayoría negra de Rodesia, controlada económicamente por la exigua minoría blanca y gobernada por el partido derechista Frente Rodesiano. La ZAPU y la ZANU, ilegalizadas al poco tiempo, fijaron sus cuarteles generales en la vecina Zambia y organizaron ejércitos guerrilleros. Sin embargo, la causa nacionalista estaba plagada de diferencias políticas y rivalidades tribales, y las primeras operaciones militares en el norte de Rodesia fueron un fracaso.
A principios de los años setenta, la ZANU amplió su brazo militar, el Zimbabwe African National Liberation Army (ZANLA), y comenzó a organizar acciones desde áreas en Mozambique. En 1977 la guerra había escalado y se había extendido por toda Rodesia: las fuerzas del ZANLA operaban en las zonas orientales mientras que el Zimbabwe People's Revolutionary Army (ZIPRA) de Nkomo hacía lo propio en el oeste. En 1978, el primer ministro rodesiano, Ian Smith, sancionó una coalición gubernamental con nacionalistas negros liderados por el obispo Abel Muzorewa, pero la guerra continuó.
En 1979, Gran Bretaña promovió un acuerdo entre la coalición Smith-Muzorewa y la alianza Frente Patriótico de Nkomo y Robert Mugabe, y el 28 de diciembre se declaró un alto el fuego. Las elecciones celebradas en marzo de 1980 dieron el triunfo a la facción de Mugabe y en abril Rodesia se convirtió formalmente en el estado independiente de Zimbabwe.







Repentinamente, uno de los tres suboficiales de salto se puso en pie y se concentró en los mensajes de las fuerzas de tierra que le llegaban a través de sus auriculares. Las dos filas de 16 paracaidistas comenzaron a escrutar ansiosamente la expresión de este hombre y a esperar pacientemente a que les comunicase la información. «Se ha producido un contacto», bramó para que le oyesen en mitad del rugido de los motores. «El "Kar" ha encontrado fuego antiaéreo... "79" pide un lanzamiento». Siguió una pausa de algunos segundos en los que se ajustaron los barboquejos de los cascos y se apagaron las colillas.

El viejo Dakota iba a realizar los lanzamientos a menos de 120 m, de modo que poco servían los paracaídas pectorales si fallaban los dorsales. «Sí, muy bien...», gritó el suboficial de salto «van a saltar en una sola pasada, tan rápidamente como puedan. Es una buena ZS pero existe un viento cruzado muy fuerte, de modo que ténganlo presente... Muy bien... Enganchen.»

FUERZA FUEGO

La Fuerza Fuego era el elemento de reacción rápida del Ejército rodesiano y consistía en grupos de hombres muy bien entrenados desplegados permanentemente por todo el país.

La Fuerza Fuego solía consistir en un comando de la RLI, con los soldados asignados a ello de forma rotacional, e idealmente tenía un mínimo de tres partidas de cuatro hombres desplegables de inmediato por los «G-Car» (helicópteros Alouette) y otras cuatro partidas de cuatro hombres lanzables en paracaídas desde un «Para-Dak» (un DC-3) por si eran necesarias.

Cada partida estaba mandada por un jefe y operador de radio, usualmente un suboficial. El y dos de sus hombres llevaban fusiles FN de 7,62 mm y, por lo menos, cinco cargadores cada uno. El cuarto hombre llevaba una ametralladora ligera FN MAG de 7,62 mm y un mínimo de cinta de 200 cartuchos. Estas partidas podían acarrear también un equipo de primeros auxilios y, casi siempre, más munición para la FN MAG. Las pistolas eran opcionales y cada hombre llevaba granadas a su elección (explosivas, fumígenas o incendiarias). Tras desplegar sus partidas, los «G-Car» podían abandonar el área hasta que fuesen requeridos o bien utilizar la potencia de fuego de sus dos ametralladoras Browning de 7,62 mm. Un Alouette, el «K-Car» (de mando), a veces se mantenía cerca durante la operación, presto a apoyar con su cañón de 20 mm o sus cuatro Browning. Estos «K-Car» fueron especialmente eficaces durante los combates en los bosques de la región.

De requerirse más apoyo, se contaba con aviones Lynx armados con ametralladoras, cohetes y napalm. O si no, en caso de emergencia, se podía llamar a los reactores Venom, Vampire y Canberra de la Fuerza Aérea de Rodesia.



Izquierda: un RLI posa junto a un helicóptero Alouette, espina dorsal de la Fuerza Fuego. Abajo: un médico amputa el lóbulo de la oreja de un teniente del Comando de Apoyo, parcialmente cercenado de un balazo. Derecha, arriba y abajo: unos soldados prenden fuego a unas chozas en el *kraal* al fin de una misión. Era uno de los aspectos menos agradables de esta guerra, aunque considerado necesario.

Los 16 hombres se pusieron en pie, algo incómodos a causa de su equipo, paracaídas, fusiles y ametralladoras. Engancharon los mosquetones de la apertura automática en el cable doble de acero que discurría sobre sus cabezas y revisaron su equipo y el del hombre que tenían enfrente. El Dakota cabeceó violentamente y precipitó a unos contra otros. «Recuerden, tan rápido como puedan... Preparados», gritó el suboficial de salto y los paracaidistas avanzaron. El primero de ellos se detuvo frente a la puerta, con la mano derecha apretando el paracaídas de reserva y la izquierda en la parte alta del marco de la puerta para no caer inopinadamente debido a los movimientos del avión. La luz roja, situada sobre la puerta, seguía encendida y era el centro de la atención mientras los tres suboficiales de salto se preparaban a facilitar en lo posible que los 16 hombres abandonasen el avión con la mayor presteza. «¡Buen salto, muchachos!», dijo alguien cuando se encendió la luz verde y el suboficial de salto bramó «¡Fuera!».

En efecto, el viento cruzado era extremo y, para empeorar más las cosas, el avión realizó la pasada tan bajo que el primer paracaidista tocó tierra cuando aún faltaban tres por saltar, y como resultado, dos suboficiales resultaron heridos y hubieron de ser evacuados.

Una vez en tierra, los 14 paracaidistas restantes dedicaron los momentos siguientes a agruparse y a reconocer visualmente la zona. Era un paisaje característico, un pequeño *kraal* (poblado) levantado en una zona arenosa rodeada por colinas rocosas y de flora densa a las que los soldados llamaban *«gomos»*.

En esta operación, los paracaidistas fueron recogidos por los Alouette, que ya habían dejado a los grupos de detención, y transportados hasta la base de un *gomo* particularmente grande. Emplearon las siguientes horas en ascender por las laderas de la colina, luchando contra el peso de su equipo, avanzando cautelosamente a través del denso bosque y cuidando de evitar que las piedras rodasen pendiente abajo y pudiesen delatarlos. Era una marcha rutinaria que, sin embargo, resultaba enervante. Nadie sabía qué habría en esos grupos de arbustos o dónde podría saltar un grupo guerrillero armado con sus fusiles de salto AK o, peor todavía, con ametralladoras RPD y lanzagranadas RPG.

El primer contacto se produjo sin aviso. De pronto cayó sobre la vegetación un nutrido fuego automático seguido de voces de alerta. Las órdenes pasaron de uno a otro hombre a lo largo de la línea de batida.

Todo acabó repentinamente, como había comenzado: unos pasos más adelante yacía muerta una enorme vaca. Algunas risas nerviosas entre los responsables del error y poco más. La línea de batida volvió a ponerse en movimiento.

Una vez coronada la colina, el teniente que mandaba la batida ordenó unos minutos de descanso. La mayoría de los hombres se sentaron a mirar el paisaje cuando, repentinamente, en el valle situado a sus pies estalló el fragor de un tiroteo. Se reconocía fácilmente el fuego automático intermitente de las MAG, seguido del tableteo de los fusiles FN, que inmediatamente se mezcló con el «pop-pop» de los fusiles AK. Comenzaron a volar las trazadoras rojas y

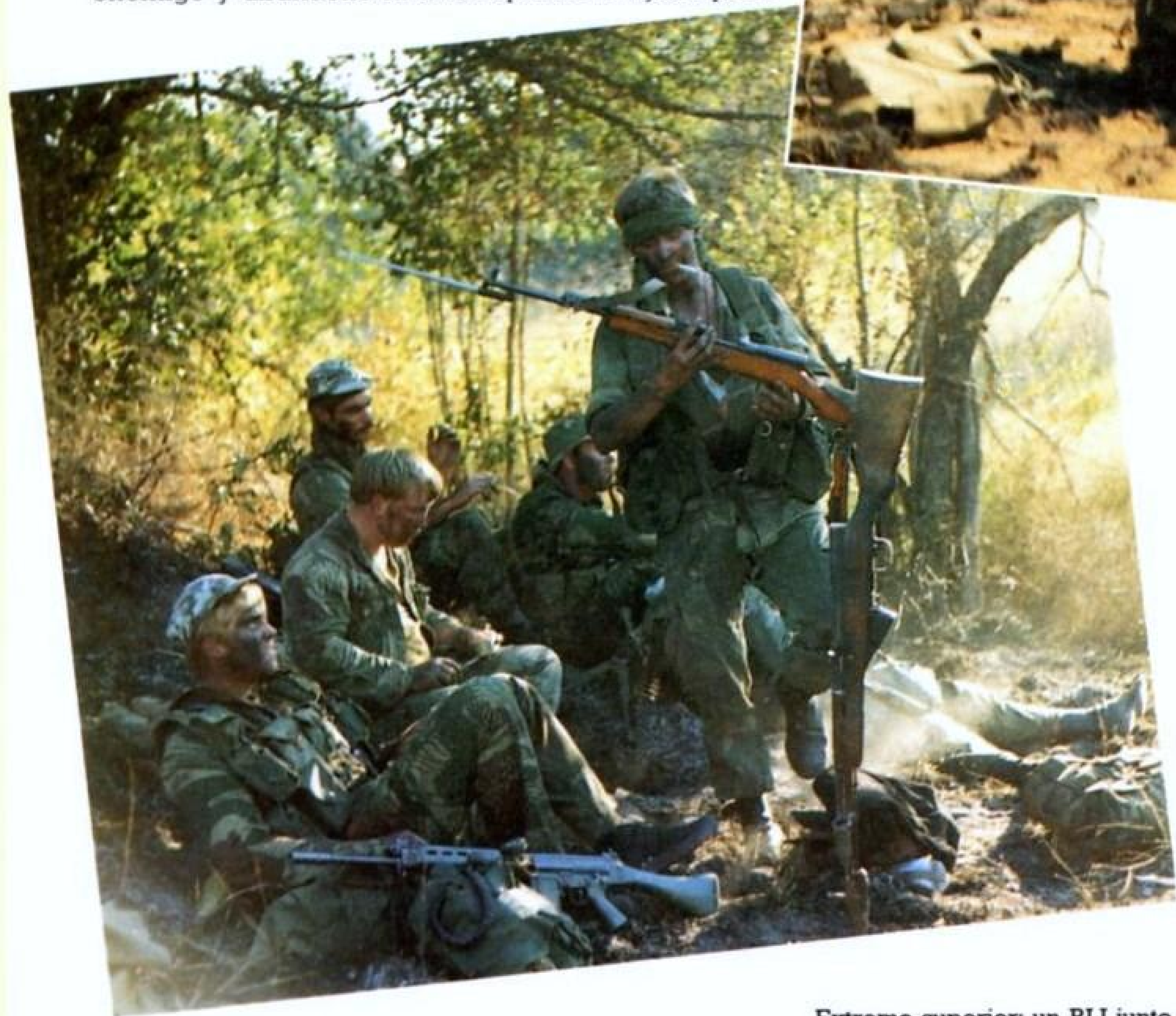


verdes: contacto con el enemigo. «Ahí viene un Lynx», dijo alguien. Todas las cabezas se volvieron hacia el sonido familiar del menudo aeroplano a medida que sobrevolaba el valle para apoyar a los helicópteros, que habían encontrado una fuerte resistencia.

Con sus ametralladoras de 7,62 mm, el Lynx dio una larga pasada por el valle y repitió la operación hasta que agotó la munición y regresó a su base. Los paracaidistas prosiguieron con su batida y comenzaron a descender por la ladera opuesta hasta que finalmente enlazaron con los grupos de detención que, según parecía, habían abatido a varios guerrilleros y habían hecho un prisionero. Mientras cuatro hombres se dedicaban a localizar los cuerpos de las bajas enemigas, dos partidas empezaron a progresar por el lecho de un río seco precedidas por el cautivo, al que ordenaron que gritase a sus posibles camaradas ocultos que se rindiesen.

Cuando este grupo rebasó una de las curvas del río fue sorprendido por un nuevo contacto con el enemigo y abandonó la tarea que tenía fijada para buscar abrigo momentáneo. El operador de radio comunicó la novedad al resto del grupo que se había quedado más atrás.





Extremo superior: un RLI junto a una ametralladora antiaérea capturada durante una incursión fronteriza en Mozambique. En las postrimerías de la guerra, la RLI realizó ataques constantes contra las bases de la guerrilla en ese país y en Zambia. La gorra de este soldado es de origen chino. Arriba: un soldado australiano observa un fusil SKS enemigo mientras los hombres de la escuadra de morteros del Comando de Apoyo aguardan un helicóptero que les devolverá a la base.

El tiroteo cesó abruptamente y sobre el bosque se abatió un silencio sepulcral. La partida que había ido en busca de los cadáveres de guerrilleros halló cuatro de éstos y procedió a arrebatarles las armas, entre ellas un lanzagranadas RPG-7 y una pistola Tokarev de fabricación china. Esta última desapareció rápidamente en el macuto del operador de radio. Como si fuese un ritual, uno de los soldados se quedó con las pulseras de uno de los cadáveres. La «recolección» de trofeos de guerra era práctica común entre los soldados y muchos de ellos llevaban en combate todo tipo de amuletos africanos, abalorios y brazaletes.

Mientras tanto, el grupo que avanzaba por el lecho del río sostuvo algún contacto ocasional con el enemigo y capturó documentos, cartas personales y algún diario. Entre los cuerpos diseminados en la maleza se hallaban los de dos mujeres. El suelo estaba sembrado de casquillos de varios calibres y el aire olía a cordita. Los soldados siguieron con su tarea, desagradable pero necesaria. Los dos grupos continuaron trabando contactos ocasionales con los guerrilleros y prosiguieron con la batida hasta que la operación quedó circunscrita a un área restringida. Entonces las dos partidas se reunieron y completaron el rastreo del *gomo* hasta que llegaron al *kraal* del que habían partido.

Los hombres estaban muy cansados y deseosos de regresar a Grand Reef. La operación había sido un éxito y no habían sufrido bajas importantes. De pronto, apareció uno de los soldados con dos africanos que había descubierto escondidos en una de las chozas. Los RLI comenzaron a hacerles preguntas, que les repetían en inglés y *shona*, la lengua nativa.

Los aterrorizados cautivos negaban cualquier relación con los *makadanga* (los guerrilleros). Aunque la inspección de la choza no reveló nada raro, se le prendió fuego. Minutos más tarde, los hombres hubieron de correr a cubrirse pues el aire se había llenado de balas que, escondidas en el techo de la cabaña, comenzaron a detonar debido a las llamas. En ese momento se descubrió a un par de guerrilleros en la maleza, se produjo un breve tiroteo y un AK y una carabina Simonov SKS se sumaron a las armas capturadas. Una vez controlada el área, se prendió fuego al resto del poblado.

Como habían desaparecido las amenazas inminentes, los hombres se relajaron y comenzaron a esperar los helicópteros que habían de recogerles. Había sido un día muy «movido», se había dado muerte a 12 guerrilleros y hecho cuatro prisioneros. Por fin, acudieron los Alouette en vuelo bajo. Los hombres subieron a bordo y acomodaron a los cautivos entre ellos. Las cabañas se derrumbaron consumidas por las llamas mientras el humo de los incendios se dispersaba por efecto de los rotores de los helicópteros cuando éstos se elevaron y pusieron proa hacia Grand Reef.



HEROISMO EN BEN HET

Aislado por fuerzas comunistas en las tierras centrales de Vietnam, el oficial asimilado australiano Keith Payne obtuvo la Cruz Victoria

El 24 de mayo de 1969, en la jungla de las tierras centrales de Vietnam del Sur, un batallón de montañeses de la Fuerza Mike fue rodeado y atacado por un regimiento del Ejército de Vietnam del Norte (ERN). El batallón se retiró desordenadamente y dejó a varios heridos a su suerte en territorio enemigo.

Esta es la historia del rescate de esos hombres, a los que su unidad daba por perdidos. Por su valor, pericia y dotes de mando bajo las circunstancias más extremas, el oficial asimilado Keith Payne fue condecorado con la Cruz Victoria.

Payne pertenecía al Australian Army Training Team, Vietnam (AATTV o Equipo de Entrenamiento del Ejército Australiano en Vietnam), una unidad enviada por primera vez al frente el 1962. El gobierno australiano respondió rápidamente a la solicitud estadounidense de apoyo en la guerra de Vietnam, seguro de que si ayudaba a la erradicación del comunismo en el Sureste Asiático después conseguiría apoyo estadounidense cuando lo necesitase. Inicialmente, la tarea del AATTV era entrenar fuerzas indígenas en las técnicas de combate en la jungla, pero en 1964 esta unidad se expandió a fin de poder enviar asesores para el Ejército de la República de Vietnam (ERV) y fuerzas paramilitares; para ello, los asesores del AATTV comenzaron a colaborar con las Fuerzas Especiales del Ejército de EE UU (FEE).

Cuando Payne, veterano de las campañas de Malasia y Borneo, se unió al AATTV en 1969, fue agre-

gado al destacamento australiano que servía con las FEE del II Cuerpo, con base en la provincia de Pleiku. Se le confió el mando de la 212.ª Compañía del 1.er Batallón de la Fuerza Mike, compuesto de montañeses. Su unidad fue desplegada al noroeste de Pleiku, en el área fronteriza de Vietnam con Laos y Camboya.

En abril y comienzos de 1969, en esa zona se experimentó un incremento de la actividad del EVN. Todos los intentos de desalojar a las fuerzas comunistas fueron repelidos ferozmente y las FEE estaban convencidas de que el EVN estaba preparando una operación de envergadura. Finalmente, en las postrimerías de mayo, los norvietnamitas pusieron sitio a la localidad de Ben Het. A 14 km de Laos, Ben Het era un puesto avanzado de las FEE sobre la Carretera 512, que llevaba al corazón de Vietnam del Sur. La captura de Ben Het podría dar al enemigo el control del punto de acceso a una importante ruta de infiltración. El asedio comenzó con la llegada del 24.° Regimiento del ENV al norte de la localidad y del 27.° Regimiento al este. Además, el comandante de las FEE creía que el 66.° Regimiento del EVN se estaba infiltrando desde Laos por la Ruta Ho Chi Minh para reforzar el asedio.

La misión del batallón de Payne era localizar esa línea de infiltración, trabar combate con el 66.° Regimiento y sostener la ruta hasta que le fuesen enviados los refuerzos.

Ante la ausencia de un comandante formal para el 1.er Batallón, su oficial ejecutivo, un teniente norteamericano, asumió el mando. Las tres compañías del batallón, las 211, 212 y 213, estaban encomendadas al oficial asimilado Tolley del AATTV, a Payne y al sargento «Monty» Montez de las FEE. Con unos efectivos de sólo 52 hombres en su compañía y ante la necesidad de un mínimo de 75, Payne consiguió 37 voluntarios que acababan de terminar un somero programa de instrucción de 12 días con las FEE. La compañía de Payne fue dividida en tres secciones, mandadas por el oficial asimilado Latham del AATTV y los sargentos Clement y Dellwo de las FEE. Estos mandos y sus mal entrenados e indisciplinados montañeses debían hacer frente a una de las más preparadas y combativas unidades norvietnamitas.

Sin saberlo, los dos batallones estaban muy cerca de las fuerzas que andaban siguiendo

El 18 de mayo el 1.er Batallón llegó al campamento de las FEE en Dak To e inició la marcha hacia Ben Het, en cuyo transcurso los montañeses fueron tiroteados ocasionalmente pero no llegaron a ver al enemigo. A continuación el batallón embarcó en helicópteros y fue transportado a una serranía situada a 9 km al suroeste de Ben Het. Cuatro días más tarde, el 5.° Batallón de la Fuerza Mike fue heliportado hasta un cerro que quedaba a 4 km más al sur y el batallón de Payne se le unió esa tarde. Ambas unidades establecieron posiciones defensivas en la serranía y en la cumbre de una colina cercana. La vegetación era básicamente jungla, una maraña de helechos, bambúes y trepadoras que se aclaraba algo en las colinas y permitía cierto movimiento desahogado. En las cumbres de las cotas había algunos claros y las laderas de éstas descendían pronunciadamente hacia los valles circundantes.

Durante la noche, los dos batallones recibieron órdenes de realizar salidas a nivel de compañía a fin de localizar al regimiento enemigo. Tras una serie de ataques de aviones Phantom la mañana siguiente, la compañía de Tolley fue la primera en abando-

En la página anterior: el capitán Shilston del AATTV interroga a unos aldeanos sospechosos de esconder a miembros del Viet Cong. (Arriba: el emblema del AATTV, que incorporaba un arco montañés.) Abajo: el capitán Peter Reid da instrucciones a un operador de radio y a dos montañeses armados con fusiles Armalite M16A1 en una base avanzada de la Fuerza Mike en la provincia de Quang Tri.





nar la posición defensiva, pero fue a dar directamente con el enemigo y, con varias bajas, se vio obligada a regresar. La siguiente en intentarlo fue la compañía de Montez. Sus hombres avanzaron 25 m más allá del punto donde Tolley había sido atacado y a su vez cayeron bajo el fuego enemigo y hubieron de retirarse. Estaba claro que, sin saberlo, los dos batallones estaban muy cerca de las fuerzas que andaban siguiendo.

Esa noche, nuevas órdenes procedentes de Pleiku requerían que el 1.er Batallón, apoyado por el 5.°, comenzase a expulsar al enemigo de la serranía. En la mañana del 24 de mayo tuvo lugar un ataque aéreo contra las posiciones supuestas del enemigo y a las 14,30 horas el 1.er Batallón comenzó a avanzar hacia el sur por la cresta de la serranía. En vanguardia marchaban las compañías de Payne y Montez, con la de Tolley algo retrasada para recoger las armas abandonadas en las emboscadas del día anterior y depositar los cadáveres en sacos de plástico para que fuesen evacuados por vía aérea. La posición enemiga, que medía 300 por 120 m, se hallaba en la cumbre de una colina y estaba sembrada de pozos de tirador y asentamientos de morteros, estaba extrañamente vacía.

Una granada explosionó muy cerca, decapitó al operador de radio y arrancó el fusil de las manos de Payne

De repente, el enemigo abrió fuego desde el perímetro de jungla. Los norvietnamitas se habían retirado para sustraerse del bombardeo y ahora pretendían atrapar al batallón en el claro. El fuego de cuatro ametralladoras, cohetes y morteros barrió la posición. Sin tiempo a encontrar abrigo, los montañeses sufrieron fuertes bajas. Una compañía del EVN consiguió interponerse entre las dos compañías en vanguardia y la de Tolley, a la que atacó mientras las ametralladoras fijaban a las de Payne y Montez. Incapaz de unirse al resto del batallón, Tolley estableció una posición defensiva y comenzó a devolver el fuego. Apoyado por Montez, Payne intentó mover sus secciones y acallar las ametralladoras del enemigo, pero éste era demasiado fuerte y luchaba ferozmente.

El EVN comenzó a atacar por los flancos y a presionar a los sitiados. Gritando palabras de ánimo a sus inexpertas fuerzas, Payne iba de un lado a otro de su perímetro, situando a sus hombres y disparando con su fusil. De repente, una granada explosionó muy cerca, decapitó al operador de radio y arrancó el Armalite de las manos de Payne. Pero éste asió una ametralladora M60 y siguió disparando, pese a que una herida en la cabeza le sangraba copiosamente.

A pesar de la resolución de Payne, el enemigo mantuvo su presión. Los mal entrenados montañeses fueron presa del pánico y echaron a correr colina abajo hasta que Payne les dio alcance y logró detener su retirada. Todavía bajo el fuego enemigo, y herido en brazos y manos por esquirlas de metralla, Payne organizó las compañías en una línea defensiva en el valle, aproximadamente a unos 350 m de la serranía. El precio había sido excesivo. Payne, Montez, Latham, el teniente Forbes (el observador artillero norteamericano) y el teniente James (que hacía las veces de comandante del batallón) estaban heridos. Montez de gravedad. Varios montañeses habían muerto o tenían heridas y otros se habían esfumado. Tolley comenzó a retroceder hacia las posiciones defensivas de la noche anterior cuando unos helicópteros artillados fijaron momentáneamen-

LOS MONTAÑESES

La forma de controlar las inhóspitas tierras centrales de Vietnam del Sur, un área atravesada por un cambiante sistema de rutas de infiltración hacia el sur desde Camboya, Laos y Vietnam del Norte, fue quizá el peor problema estratégico del Ejército de la República de Vietnam (ERV) y sus asesores norteamericanos y australianos. Era evidente que no habría solución a menos que se lograse la colaboración de los aborígenes nómadas de la región, llamados colectivamente «los montañeses».

Pero ello no era una tarea fácil. Existía una profunda animosidad racial entre estas tribus y los vietnamitas, y el gobierno de Vietnam del Sur no había aplicado la iniciativa francesa de asegurar la autonomía de estras tribus. En lugar de eso, sus tierras habrían sido parceladas para el asentamiento de colonos vietnamitas.

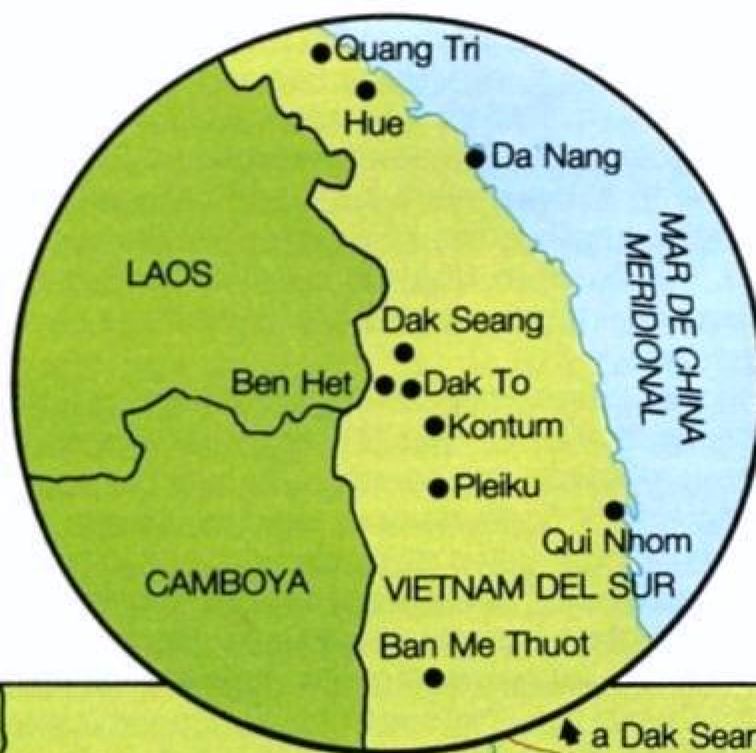
Sin embargo, cuando los norteamericanos formaron los CIDG (Civilian Irregular Defense Groups), muchos montañeses se adhirieron a ellos para obtener armas y los beneficios económicos que se les prometían. En principio, sirvieron como guarnición de los campamentos fortificados de los CIDG, construidos para defender los poblados de las incursiones del Viet Cong. Pero en octubre de 1964 se creó la primera de muchas Fuerzas Mike (por *Mobile Strike*, o de ataque móvil) que, actuando en solitario o en conjunción con otros CIDG o unidades convencionales, se convirtieron en herramienta esencial del programa survietnamita de recogida de información y lucha antiguerrillera.

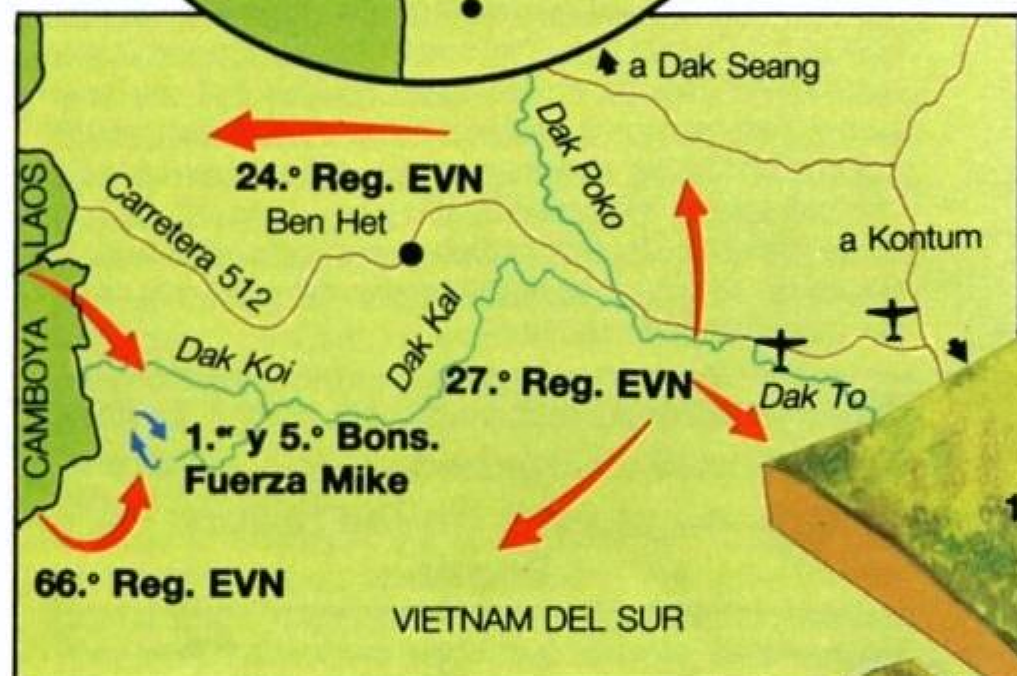
Los montañeses salieron malparados de la guerra de Vietnam. Su sistema de vida ancestral se vio alterado irreversiblemente y muchos de ellos fueron abatidos en sus propios campos-poblados por el Viet Cong. Y cuando los estadounidenses dejaron Vietnam, con ellos se fueron las esperanzas de independencia de los montañeses.

Ben Het

1.er Batallón de la Fuerza Mike, mayo de 1969

En abril y mayo de 1969, el Ejército de Vietnam del Norte (EVN) concentró efectivos en la provincia survietnamita de Kontum, cerca de las fronteras de Camboya y Laos. Los regimientos 24 y 27 del EVN pusieron sitio a la localidad de Ben Het a fin de conservar una importante ruta de infiltración a las tierras centrales de Vietnam del Sur. Ante la sospecha de la llegada del 66.° Regimiento del EVN a la zona, el 1.er Batallón de la Fuerza Mike (FM) fue enviado a salir al encuentro del enemigo.

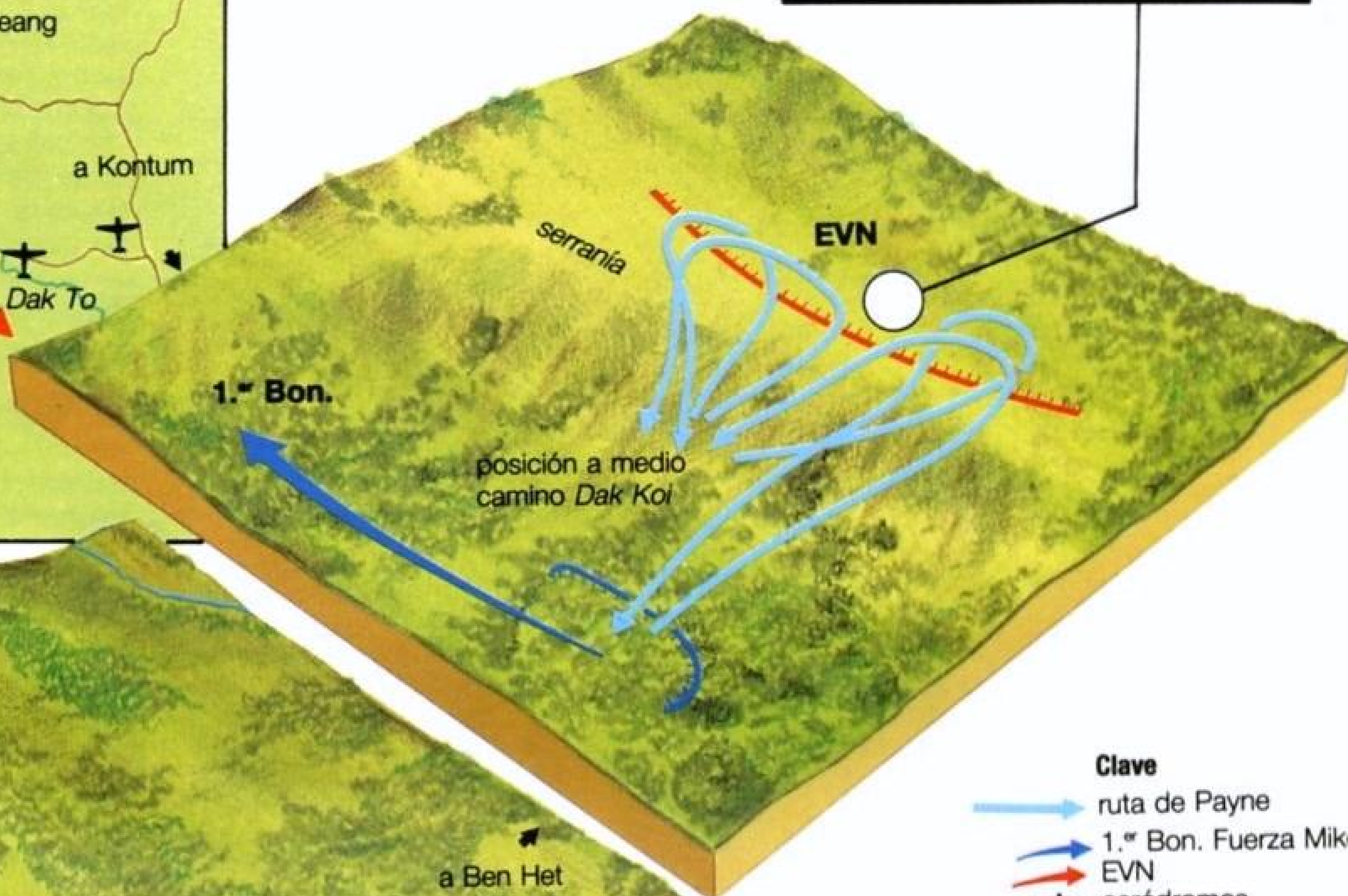




Salvamento

24-25 mayo En la noche, Payne retrocede hacia la colina ocupada por el enemigo para rescatar a unos heridos en el combate anterior, que va dejando a medio camino. Ahora el grupo de Payne regresa a la posición defensiva inferior, pero el 1.er Bon. mientras tanto ha evacuado aprovechando la noche.





Clave

- ruta de Payne
- 1.er Bon. Fuerza Mike
- EVN
- aeródromos

Regreso

Payne y su grupo avanzan por la jungla. A unos 200 m se encuentra al sargento Dellwo con unos heridos. Ahora todo el grupo sigue por la jungla.
25 mayo, 03,10 Payne y su grupo llegan a su base, aún en poder del 5.° Bon. y la compañía de Tolley.



En acción

Mayo El NVA asedia Ben Het.
18 mayo El 1.er Bon. FM llega a la base de Dak To y es heliportado a una serranía a 9 km al suroeste de Ben Het.
22 mayo, 16,00 El 1.er Bon. se une al 5.° en una colina más al sur. Se establece una posición defensiva.



Emboscada

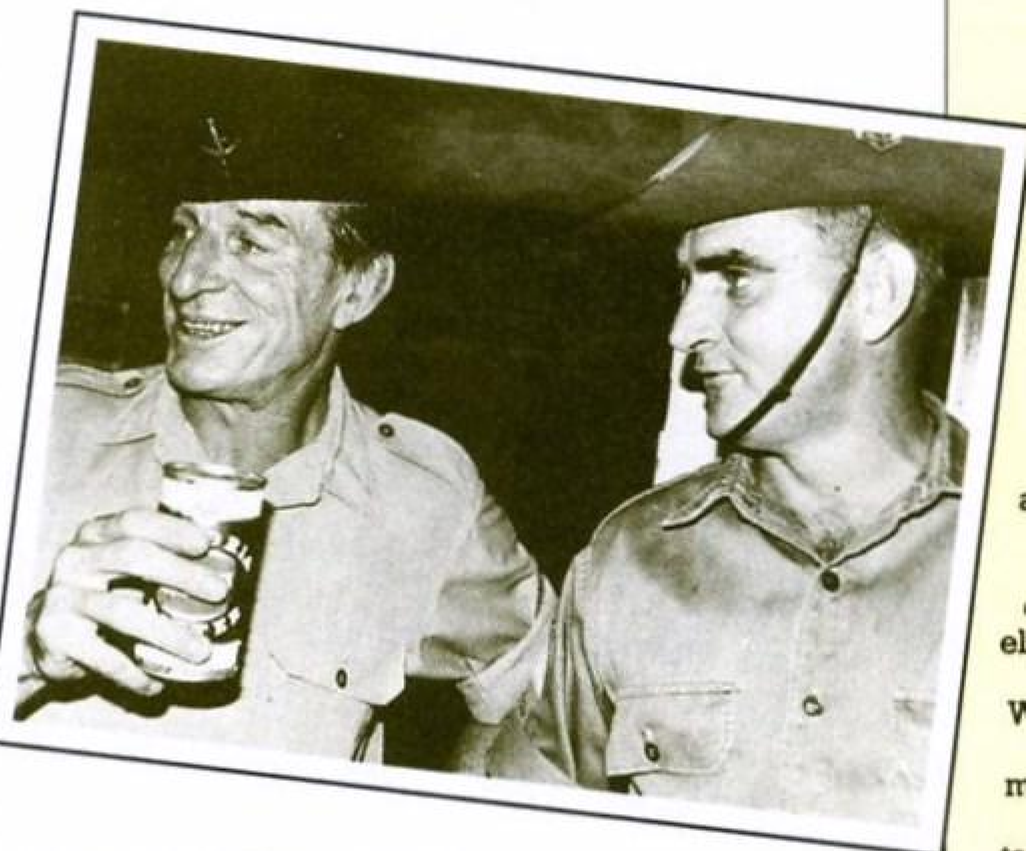
24 mayo, 14,30 El 1.er Bon. avanza para atacar una posición enemiga. La ocupa después de un ataque aéreo.
16,00 Destacamentos del EVN abren fuego desde la jungla y el 1.er Bon. regresa a la serranía. Payne organiza una línea defensiva en el valle y la compañía de Tolley debe retirarse a lo largo de la serranía.



te al enemigo, pero en su repliegue fueron varios los heridos que quedaron por el camino abandonados a su suerte.

Al anochecer Payne comunicó al comandante del batallón su intención de infiltrarse en territorio enemigo y recoger a tantos extraviados y heridos como hallase. Decidió ir solo pues, aunque le hubiese venido bien la compañía de otro asesor australiano o norteamericano, Dellwo era el único indemne y debía dedicarse a los cuidados médicos y a la organización; además, prefirió no llevarse montañeses porque no conocía su idioma y sólo hubiesen sido un estorbo y no hubiesen hecho sino multiplicar las posibilidades de ser descubierto. Así que, equipado con su fusil y una radio, se perdió en la noche. En el batallón, muy pocos tenían la esperanza de volverle a ver vivo.

Payne realizó cuatro idas y venidas a través de las líneas enemigas y por la colina en que se había librado el combate. En el primer intento recuperó a Montez, malherido, y a un grupo de montañeses. De vuelta a la colina, pudo oír cómo el enemigo andaba cerca y disparaba ocasionalmente: estaban rematando a los heridos. Payne fue incrementando el núme-



Arriba: los oficiales asimilados Ray Simpson (izquierda) y Keith Payne. Abajo: el capitán Peter Shilston comunica con los mandos de su compañía.

HEROES DEL AATTV

El heroísmo del AATTV en Vietnam está refrendado por varias condecoraciones y no menos de cuatro de sus hombres obtuvieron la Cruz Victoria (CV). El primero fue el oficial asimilado K. A. Wheatley. El 13 de noviembre de 1965, patrullaba al este de la base de Tra Bong, el grupo se dividió en tres subunidades y la de Wheatley fue atacada por el enemigo. Los montañeses huyeron y el jefe de Wheatley, el también oficial asimilado Swanton, cayó herido. Wheatley cubrió a Swanton con su fusil y logró alejarlo de la posición del Viet Cong. Permaneció junto al herido hasta que fue atacado por un grupo enemigo y ambos hombres perecieron. Su CV póstuma fue la primera concedida a un australiano desde la II Guerra Mundial.

Una segunda CV póstuma se otorgó en 1967 al comandante Peter Bacoe. Este se convirtió con el tiempo en leyenda por su hábil liderazgo e intrepidez, tales que muchas veces sirvieron pos sí solas para cambiar el curso de un combate. Fue nombrado asesor de operaciones de la provincia de Thua Thien en diciembre de 1966 y fue allí donde se ganó la condecoración. Halló la muerte cuando efectuaba un ataque en solitario contra un nido de ametralladoras.

En 1969 la CV fue concedida a otros dos miembros del AATTV, los oficiales asimilados Keith Payne y Ray Simpson. Veterano de la II Guerra Mundial, Corea y Malasia, Simpson cumplía su tercera estancia en Vietnam. Operando al oeste de Ben Het, sus experiencias con los montañeses eran características. Frente a un vigoroso ataque, los montañeses desertaron y gracias a dos actuaciones en solitario de Simpson se pudo evitar que el Viet Cong matase a un grupo de heridos del AATTV.

ro de rescatados, que dejaba en un punto a medio camino. Debilitado por la pérdida de sangre y el desgaste de las últimas horas. Payne llegó a un estado de agotamiento físico y mental. Así que se tumbó junto a un árbol y encendió cautelosamente un cigarrillo. No era muy prudente, pero necesitaba tiempo para poner en claro sus ideas y reposar un poco.

Apurado el cigarrillo y algo recuperadas las fuerzas, Payne siguió con su misión, que en total le llevó tres horas. Después de ser tiroteado y de regresar con el último grupo de desheredados, comprobó que los asesores occidentales y el batallón se habían ido.

Descubrió las huellas de los recién evacuados y decidió probar suerte y seguirlas. Apenás había recorrido 200 m cuando se encontró con Dellwo y un sargento médico estadounidense. Inmediatamente, se apartaron de la senda y comenzaron a atender a Montez y a cuatro montañeses malheridos. Payne supo que el comandante del batallón, los asesores y montañeses indemnes se dirigían hacia la base del 5.º Batallón para pedir ayuda y que, en virtud de una mayor rapidez y eficacia, habían dejado tras de sí a los heridos más graves al cuidado de esos dos valientes sargentos.



Arriba: Keith Payne (en el centro) celebra en Saigón que le hayan concedido la Cruz Victoria. A su izquierda se halla Ray Simpson, que obtuvo la misma condecoración en la misma zona de operaciones pero sólo dos semanas antes.

Con los heridos a cuestas, la operación resultaba lenta y ruidosa

Consciente de que si él había podido seguir esas huellas, el enemigo podría hacer otro tanto, Payne decidió que el recién engrosado grupo de heridos debía intentar ponerse a salvo. Quedaban por delante unos 1.000 m de jungla y, con los heridos a cuestas, la operación resultaba lenta y ruidosa. Payne y los dos sargentos se turnaban para llevar al pobre Montez, un hombre grueso y pesado. Payne pedía constantemente por radio que le enviasen un helicóptero, pero no había ninguno disponible. Los médicos le informaron que Montez no duraría mucho si no era evacuado de inmediato y cuando, por fin, llegó el helicóptero solicitado, ya era tarde, Montez había muerto.

Payne consiguió que un avión sobrevolase la zona y con el ruido de su motor ocultase el que creaba la columna de heridos hasta que, a la vista de los fogonazos de los morteros del 5.º Batallón, comprendió que había llegado a su meta, y respiró tranquilo. El grupo llegó a la base: eran las 03,10 horas del 25 de mayo.

La citación por la que se concedía a Payne la Cruz Victoria decía que gracias a su conducta heroica habían salvado la vida varios montañeses y asesores australianos y norteamericanos. Pero otros muchos no habían tenido tanta suerte. De los 89 soldados de la Compañía del oficial asimilado Keith Payne, solamente hubo 31 supervivientes; en la Compañía del sargento «Monty» Montez las pérdidas humanas habían sido similares, y la del oficial asimilado Tolley sufrió entre 20 y 30 bajas.

El AATTV, que se componía de una media de 100 soldados profesionales, acabó la guerra de Vietnam con cuatro Cruces Victoria y numerosas condecoraciones norteamericanas, vietnamitas y del Imperio, incluida la Cruz al Valor vietnamita y citaciones de Unidad Meritoria estadounidenses. Por sus escasos efectivos, fue posiblemente la unidad más condecorada de la historia del Ejército australiano. El AATTV (Equipo de Entrenamiento del Ejército Australiano en Vietnam) dio de sí más de lo que podía esperarse de esta pequeña unidad y su experiencia en combate es un ejemplo único en los anales de los hechos de armas australianos.



Soldado del AATTV, Vietnam 1970

Mientras que los soldados regulares australianos usaban los uniformes reglamentarios de su Ejército, los miembros de unidades especializadas como el «Equipo» tendían a llevar ropajes más exóticos. Este soldado viste el uniforme de faena atigrado propio de las fuerzas especiales de los Ejércitos de EE UU y Vietnam del Sur. El camuflaje atigrado acabó por ser asociado a las fuerzas de élite en Vietnam, al extremo de que soldados regulares vietnamitas e incluso civiles se ponían prendas de este tipo para intentar parecerse a los miembros de cuerpos tan famosos como los Boinas Verdes o el Equipo. Otro material de procedencia estadounidense son el correaje M56 y las granadas fumígenas M8. Lleva colgado al hombro un macuto con cargas de demolición y del cinturón unas cartucheras de procedencia local. Su calzado consiste en las botas reglamentarias australianas, hechas de piel de canguro. En lugar del fusil de asalto Ar-15 (M16), el arma individual más difundida entre los hombres del Equipo, este soldado lleva un SLR de 7,62 mm, en esta ocasión de cañón corto. Si bien el AR-15 era ligero y tenía capacidad de tiro automático, algunos combatientes preferían los cartuchos de mayor calibre disparados por el SLR.





CONFUNDE Y DESTRUYE

En la parte superior: la tripulación de un Liberator del 223.° Escuadrón. Integrada en el 100.° Grupo de la RAF, esta unidad se dedicó a interferir las defensas aéreas enemigas durante la campaña del Mando de Bombardero contra Alemania. Arriba: personal del escuadrón fotografiado el día de la rendición alemana. Fotografía principal: un Bf 110 alemán equipado con el radar SN-2, utilizado para detectar los aviones de la RAF en la noche.



100.° GRUPO (DE APOYO)

Aunque la RAF era consciente de la importancia de perturbar la red de defensa aérea enemiga desde los primeros meses de la II Guerra Mundial, no fue hasta 1943 que se decidió la creación de una fuerza de contramedidas electrónicas capaz de «engañar» a los radares y cazas nocturnos de la Luftwaffe. La nueva formación, bautizada 100.° Grupo, se constituyó el 8 de noviembre de 1943, a las órdenes del vicemariscal del aire E. B. Addison, un experto en la guerra electrónica.

Durante los meses siguientes Addison estableció su cuartel general en Bylaugh Hall, Norfolk, y hubo de llegar el verano de 1944 antes que el 100.° Grupo fuese declarado operacional. Sus efectivos de interferencia comprendían cuatro escuadrones de bombarderos pesados: el 171.° con aviones Halifax, el 199.° con Stirling (sustituidos después por Halifax), el 214.° con B-17 Flying Fortress y el 223.° con B-24 Liberator. Otra unidad, el 192.° Escuadrón, equipado con Halifax, Wellington y Mosquito dotados de sistemas receptores, proporcionaba apoyo de inteligencia electrónica. La fuerza de caza del grupo consistía en siete escuadrones, los núms. 23, 85, 141, 157, 169, 239 y 515, todos ellos con aviones Mosquito. Gran parte del esfuerzo bélico del grupo se orientó hacia centros industriales enemigos y sus actividades duraron hasta el fin de la guerra. Sin embargo, no sobrevivió a las hostilidades y fue disuelto oficialmente en diciembre de 1945.
(Arriba: el emblema del 100.° Grupo.)

El 100.° Grupo de la RAF se enzarzó en un peligroso juego del gato y el ratón con las defensas antiaéreas del Tercer Reich



En una noche oscura de marzo de 1945, el sargento Kenneth Stone y los demás tripulantes de un Liberator perteneciente al 223.° Escuadrón de la RAF se dirigieron hacia su avión, estacionado en las áreas de dispersión del aeródromo de Oulton, Norfolk. Tenían por delante un peligroso vuelo hacia el corazón del Tercer Reich de Hitler, una misión que les iba a suponer enfrentarse con lo más selecto de las fuerzas de caza nocturna de la Luftwaffe.

Pero su Liberator no llevaría bombas, sino una multitud de contramedidas electrónicas diseñadas específicamente para perturbar la red de defensa aérea alemana. La unidad de Stone era uno de los cuatro escuadrones de bombarderos del 100.° Grupo, creado para proteger los aviones del Mando de

Bombardeo durante su campaña contra las industrias de guerra del enemigo. A veces sus misiones eran muy arriesgadas, pues los aviones del grupo solían volar en vanguardia de las formaciones de bombardeo y se veían cara a cara con las defensas de la Luftwaffe. Inevitablemente, este tipo de tarea requería una clase de hombre especial, un individualista capaz de operar con sofisticados equipos de interferencia.

Aunque los éxitos del 100.° Grupo en la II Guerra Mundial se debieron en gran parte a la calidad de sus tripulaciones y de su equipo electrónico, cada una de las incursiones solía depender de que sus aviones pudiesen satisfacer las necesidades del Mando de Bombardeo. Uno de los mejores ejemplos de cooperación tuvo lugar el 20 de marzo de 1945, en que el 100.° Grupo apoyó dos incursiones contra objetivos industriales vitales situados muy al interior de territorio alemán: una formación de 235 bombarderos pesados debía atacar una refinería de carburantes sintéticos en Bohlen, cerca de Leipzig, y otra hacer lo propio con las instalaciones de Hemmingstedt, en las cercanías de Hamburgo. Las contramedidas del 100.° Grupo debían servir para confundir a los cazas alemanes sobre los efectivos, el rumbo y los objetivos de las formaciones británicas.

Izquierda: el comandante del 100.° Grupo, vicemariscal del aire Addison, en su despacho de Bylaugh Hall. Izquierda, centro: un B-17G del 214.° Escuadrón equipado con el sistema Jostle IV de interferencia de las frecuencias de control de la caza enemiga. Izquierda, abajo: un transmisor Jostle IV en la bodega de bombas de un B-17. Este sistema entró en servicio a mediados de 1944. Abajo: el equipo ABC en el interior de un B-17. Este debía interferir las transmisiones entre las estaciones de tierra de la Luftwaffe y los cazas nocturnos. En la parte inferior: la popa de un B-17 con las antenas del radar de alerta Monica y del ABC.

Sin embargo, esa noche la primera acción del Mando de Bombardeo fue una «incursión de hostigamiento» sobre Berlín realizada a las 17,14 horas por 35 Mosquito de la fuerza *Pathfinder* (de guía de formaciones). Mientras esta acción tenía lugar, aviones Mosquito de los Escuadrones núms. 23 y 515 se dirigieron hacia las bases de la caza nocturna alemana. Una vez en posición se dedicaron a sobrevolarlas en círculos, preparados para caer sobre cualquier avión que intentase aterrizar o despegar de ellas.

A las 01,00 del día 21, la formación principal destinada a Bohlen cruzó la costa francesa y puso rumbo al sureste, manteniéndose sobre territorio controlado por los Aliados el mayor tiempo posible. En ese momento, otra formación, consistente en 64 Lancaster y Halifax tripulados por personal bien entrenado, se escindió y puso proa hacia la frontera alemana, cerca de Estrasburgo, a fin de realizar un ataque de diversión.

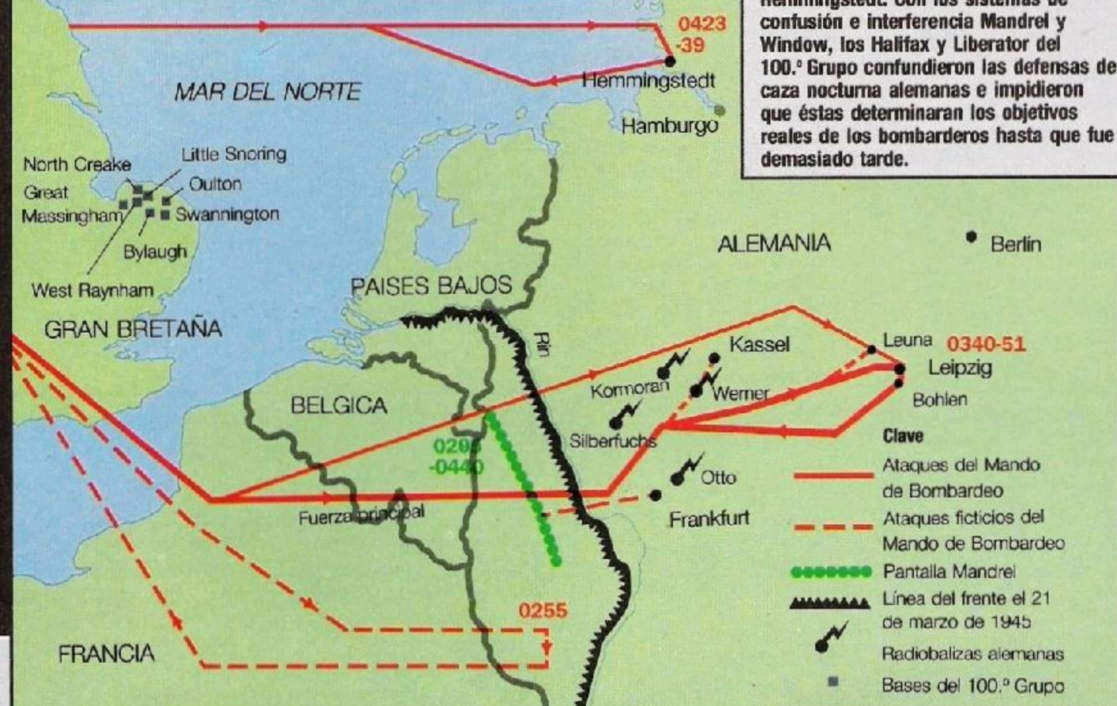
Desde un punto en el espacio aéreo aliado, siete parejas de aviones Halifax comenzaron a interferir con sus sistemas Mandrel

Los sistemas electrónicos del 100.° Grupo entraron en acción unos momentos después: formando una línea de 130 km sobre territorio aliado, siete parejas de aviones Halifax de los Escuadrones núms. 171 y 199 comenzaron a interferir con sus Mandrel, sistema utilizado para ocultar a los radaristas alemanes la aproximación de los bombarderos de la RAF. Detrás de esa cortina electrónica, la formación destinada a Bohlen se dividió en dos grupos: 41 Lancaster se dirigieron hacia el noroeste y el grueso principal siguió un rumbo más directo hacia el objetivo.

Mientras tanto, al sur de la pantalla Mandrel y sin su protección, los 64 Lancaster y Halifax seguían con su ataque de diversión hacia la frontera alemana, a la vista de las defensas enemigas. Esta maniobra fue un éxito: los cazas nocturnos alemanes comenzaban a situarse en posición para interceptar la amenaza cuando, a las 02,55, ésta viró en redondo y se dirigió de regreso a Gran Bretaña.

Unos minutos más tarde, las dos formaciones destinadas a Bohlen, que volaban bastante más al norte, cruzaron la pantalla Mandrel y entraron en territorio alemán. Treinta kilómetros por delante, los elementos del 100.° Grupo seguían con sus interferencias: cuatro Halifax del 171.° Escuadrón y siete Liberator del 223.° Escuadrón comenzaron a lanzar una densa nube de Window (tiras metálicas) a fin de ocultar a los alemanes el número de bombarderos





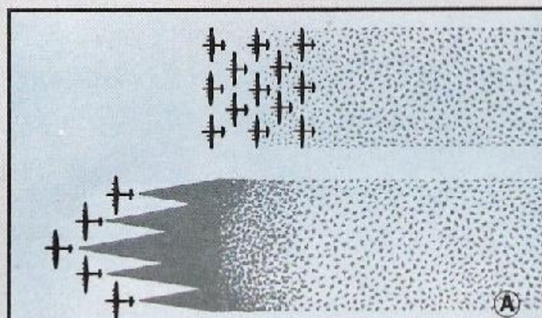
Cuando los Aliados se dispusieron a cruzar el Rin y avanzar hacia el corazón de Alemania, el Mando de Bombardeo de la RAF organizó dos incursiones contra objetivos industriales en Bohlen y Hemmingstedt. Con los sistemas de confusión e interferencia Mandrel y Window, los Halifax y Liberator del 100.° Grupo confundieron las defensas de caza nocturna alemanas e impidieron que éstas determinaran los objetivos reales de los bombarderos hasta que fue demasiado tarde.

CONFUSION

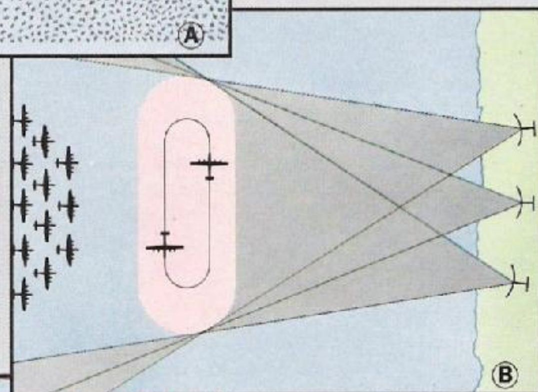
El 100.° Grupo se creó con dos fines muy concretos: en primer lugar, para interferir y confundir los sistemas de radio y radar enemigos a fin de dificultar las acciones de los cazas nocturnos alemanes contra los bombarderos de la RAF; y, en segundo, para utilizar sus propios cazas nocturnos contra sus contrapartidas de la Luftwaffe. En reconocimiento a estos dos cometidos, la divisa oficial del 100.° Grupo era «Confunde y destruye».

Cuando esta unidad fue declarada operacional en el verano de 1944, sus efectivos de perturbación consistían en bombarderos pesados equipados con sistemas electrónicos desarrollados recientemente: el Mandrel y el Carpet para interferir los radares terrestres alemanes; el Piperack para hacer lo propio con los radares de los cazas; el Jostle para bloquear los canales de radio de los cazas nocturnos; y el Window para crear cientos de reflexiones falsas que confundieran los radares de control de caza.

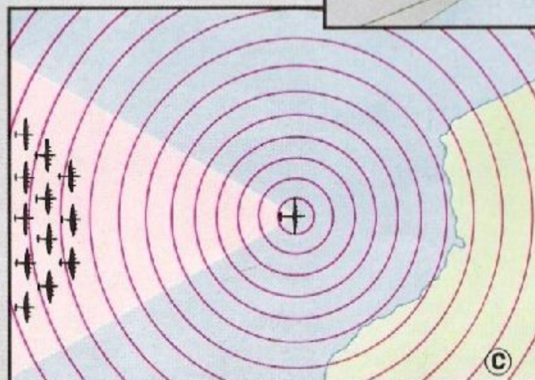
El Mandrel cegaba los radares de alerta temprana enemigos mediante la interferencia acústica. Para ello se creaba una pantalla de 10 a 16 aviones que orbitaban por parejas a intervalos de 24 km frente al territorio enemigo. Cada avión emitía interferencias electrónicas mediante varios equipos Mandrel a fin de bloquear una amplia sección del sistema de radares enemigos y ocultarles las formaciones de bombarderos que volaban detrás de la pantalla. En algunos casos una pantalla Mandrel no traía aparejada ninguna incursión, sino que se organizaba simplemente para forzar el despegue de los cazas alemanes y hacerles gastar carburante en balde.



Ⓐ Window
Unos pocos aviones que lanzaban grandes cantidades de tiras Window que aparecían en los radares enemigos como formaciones de bombarderos soltando sus Window a menor escala, lo que confundía a las defensas enemigas y dispersaba sus reacciones



Ⓑ Pantalla Mandrel
Un par de aviones orbitaban frente a territorio enemigo y sus Mandrel interferían las frecuencias de los radares de alerta alemanes, ocultando las formaciones de bombarderos que volaban tras la pantalla.



Ⓒ Escoltas de interferencia
Aviones que volaban en vanguardia de las formaciones de bombardeo emitían interferencias Jostle que incidían en los canales de radio de control de caza enemigos, mientras las perturbaciones Piperack actuaban sobre las frecuencias de los radares de los cazas alemanes.

atacantes. El sargento Stone del 223.° Escuadrón recuerda cómo eran las misiones de ese tipo:

«Los lanzamientos de Window corrían a cargo de unos pocos aviones y solían conseguir que los alemanes creyesen que se trataba de una gran formación. Estas operaciones debían realizarse con gran precisión; existía un punto de reunión sobre territorio seguro y era preciso llegar puntual. Si un avión se retrasaba debía abortarse la misión, pues un aparato en solitario podría ser detectado por los radares alemanes. Todos los aparatos debían volar juntos y lanzar el Window de forma regular. Los aviones efectuaban un zigzagueo muy suave para dispersar mejor las tiras y crear el efecto de que se trataba de una gran formación de bombarderos. Por lo general, seis aviones con Window aparecían en las pantallas de radar en forma de unos 300 contactos.



Izquierda: un caza nocturno Bf 110 explosiona al ser alcanzado por un Mosquito del 100.° Grupo de la RAF. Abajo: un bombardero Halifax equipado con las antenas del sistema ABC.

Se solía elegir un objetivo falso para que las defensas enemigas se concentrasen en ese área y no pudiesen atender el objetivo real, o bien para que los cazas hubiesen de dividirse y no pudiesen actuar coordinadamente. Había dos maneras de terminar una de estas misiones: seguir hasta el objetivo falso y lanzar sobre él señalizadores de bombardeo; o bien interrumpir las interferencias poco antes y largarse de allí a toda velocidad.

»Las operaciones de apoyo sobre el objetivo eran las peores y se asignaban rotativamente entre las tripulaciones del grupo. El principio general era cubrir el objetivo desde cinco minutos antes del ataque hasta cinco minutos después de éste. Quince minutos se hacían eternos cuando estabas suspendido sobre el infierno. Los aviones de apoyo solían volar de 600 a 1.200 m sobre la formación de bombardeo y perturbaban los radares de la antiaérea y los proyectores, y las frecuencias de radio y los radares de los cazas nocturnos; en otras palabras, mantenían ocupadas a las defensas durante el período más crítico.»

Las tácticas de diversión del grupo fueron un éxito total: el controlador de la caza alemana del área de defensa del Rin Central, comandante Rüppel, instalado en un enorme blocao de hormigón en Dortmund, subestimó la importancia de la incursión de la RAF y creyó que cada formación consistía en unos 30 aviones. Sólo cuando comenzaron a llegarle informes de los puestos de observación, comprendió que la formación más meridional era mucho mayor de lo que él había pensado (de hecho, ninguna interferencia electrónica es capaz de ocultar el estruendo de 800 motores de aviación). Por entonces, Rüppel tenía 89 cazas nocturnos orbitando sobre balizas de espera mientras intentaba clarificar la situación.

En principio pensó que el objetivo principal de la RAF era Kassel. De hecho, la información disponible así lo sugería: poco después de entrar en Alemania, la formación principal había virado hacia el

Aunque el Mandrel resultó efectivo en principio, sólo podía operar en una banda de ondas angosta y, cuando la Luftwaffe comenzó a desplegar radares capaces de emplear una mayor gama de frecuencias, su valía disminuyó. El 100.° Grupo se vio forzado a restringir las emisiones a períodos de dos minutos cada dos. El Carpet se utilizaba sobre el mismo objetivo. Cuando los bombarderos llegaban a él, los aviones del 100.° Grupo orbitaban sobre las defensas e interferían las frecuencias de los radares de control de tiro antiaéreo.
Para cubrir las formaciones de bombardeo en sus vuelos de ida y regreso, los B-17, B-24 y Halifax del grupo volaban junto a los bombarderos y emitían interferencias Jostle y Piperack. Las primeras incidían sobre las frecuencias utilizadas por las estaciones de tierra enemiga para comunicarse con sus cazas. Con un peso de 270 kg, fue el equipo de perturbación más potente diseñado durante la guerra. El Piperack era un emisor de interferencias que cegaba los radares Sn-2 empleados por los propios cazas alemanes.
El Window suponía que cinco o más aviones en una formación muy abierta lanzasen grandes cantidades de tiras metálicas que en las pantallas de los radares alemanes aparecían como grandes formaciones de bombarderos.
Además de sus radares de a bordo, los cazas nocturnos Mosquito del 100.° Grupo llevaban los sistemas de búsqueda Perfectos y Serrate para localizar los interceptadores enemigos. El primero interrogaba al equipo de identificación del avión enemigo, cuya respuesta proporcionaba al Mosquito la distancia y situación de éste. El Serrate permitía a los Mosquito orientarse hacia las emisiones de los radares de los aviones enemigos.

LA DEFENSA DEL REICH

Hasta el nombramiento de Josef Kammhuber como general de la Caza Nocturna en octubre de 1940, las defensas aéreas de Alemania consistían en poco más que una mezcla de cañones antiaéreos y proyectores. En el invierno de 1940-41, Kammhuber comenzó a extender esas defensas por el norte de Alemania y los Países Bajos y a erigir posiciones en torno a los principales objetivos industriales. La introducción de los radares en servicio de primera línea permitió a la Luftwaffe reforzar sus medios y organizar la «Línea Kammhuber». Esta empleaba el sistema de radares Himmelbett y se basaba en una red de «cajas» de caza guiadas por radar. Cada una de éstas, una zona defensiva, estaba equipada con un radar Freya, encargado de alertar de la aproximación de incursiones aliadas, y de radares Würzburg que localizaban la posición de los atacantes y orientaban a los cazas nocturnos hacia ellos. A finales de 1942 el sistema mejoró con la introducción del radar Lichtenstein, que guiaba a los cazas hasta unos 3.600 m del objetivo. Aunque este esquema resultaba práctico, en 1943 había quedado superado por la escala de la ofensiva de bombardeo aliada. En noviembre de ese año se introdujeron nuevas medidas: los cazas nocturnos se mantenían en vuelo sobre una radiobaliza tan pronto como se conocía el rumbo del enemigo y entonces los controladores en tierra guiaban a los cazas contra él.

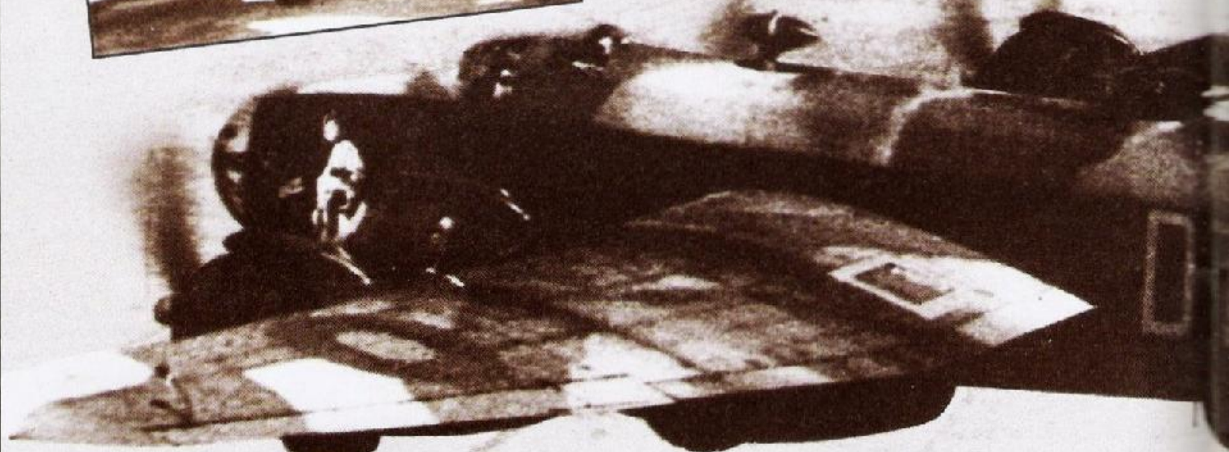
Estos estaban equipados con el radar Sn-2, una versión mejorada del Lichtesntein que no se veía afectada por el sistema Window. Más tarde fueron dotados con el Naxos, que se guiaba hacia las emisiones de los radares de bombardeo H2S británicos. Pese a los avances ténicos y de organización, las defensas nocturnas alemanas no recibieron el apoyo suficiente y, aunque a veces la Luftwaffe infligió fuertes pérdidas a los británicos, no llegó a arrebatar la iniciativa a la RAF.

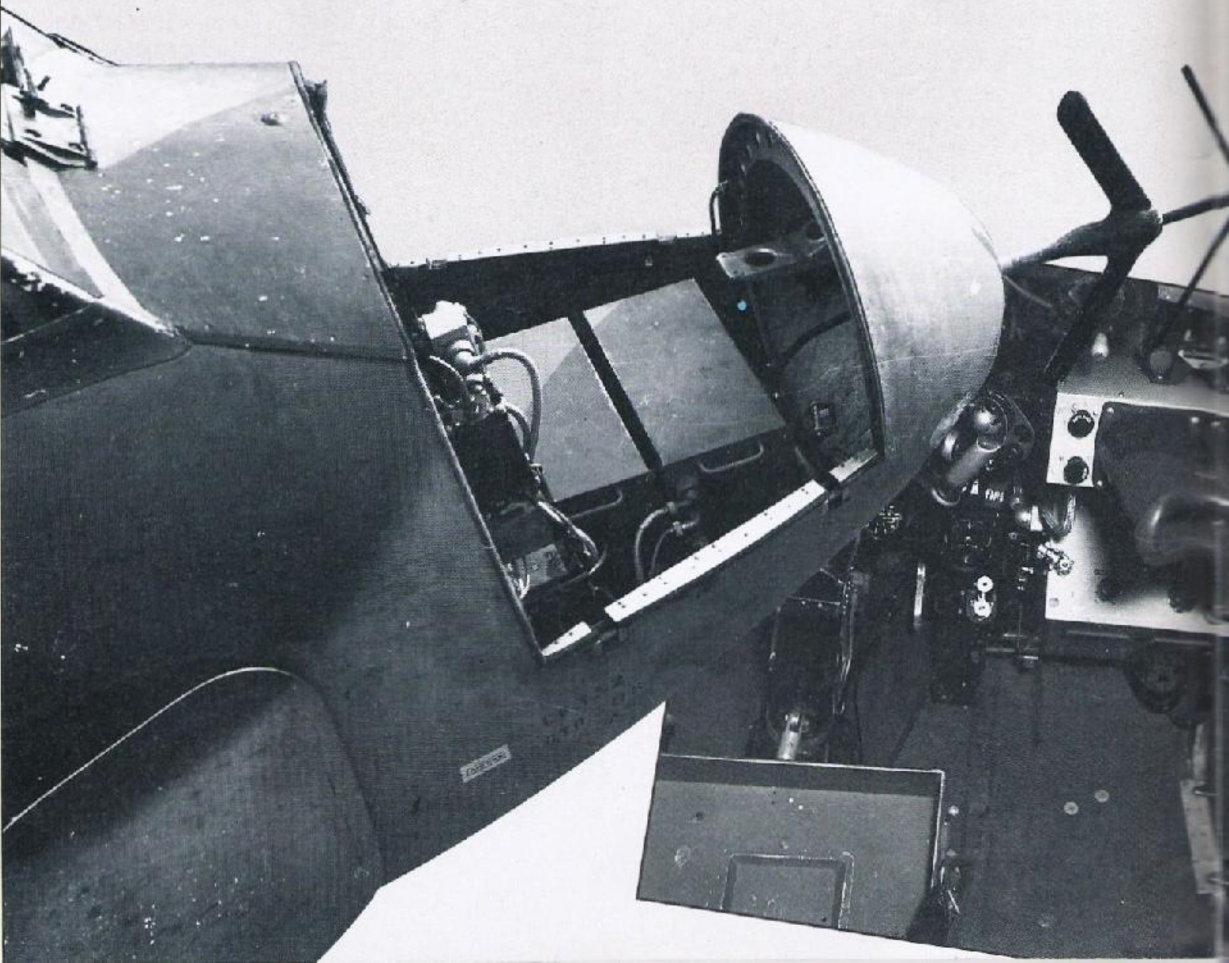


noreste y ocho minutos más tarde los observadores de Kassel informaban sobre indicios de un ataque inminente. Una vez más, las contramedidas del 100.° Grupo habían tenido un impacto decisivo. A las 03,08, una docena de Mosquito lanzaron bengalas de señalización de objetivos, alertaron a las defensas alemanas y atrajeron a la zona algunos cazas nocturnos enemigos. Pero no era un ataque a gran escala de la RAF, sino otra diversión respaldada por el Window lanzado por los Halifax y Liberator del 100.° Grupo. Sin embargo, un caza alemán consiguió derribar un Liberator del 223.° Escuadrón, pero esta pérdida fue vengada cuando un Mosquito del 85.° Escuadrón interceptó un Messerschmitt Bf 110.

El piloto, teniente de patrulla Chapman, informó después:

«A las 02,55 horas, de camino a escoltar la fuerza de bombardeo y después de rebasar Hamm, obtu-





Izquierda: la sección ventral de un Halifax erizada de antenas del sistema Mandrel. Abajo: uno de los Halifax del 192.° Escuadrón preparado para la recogida de información electrónica. En la parte inferior, izquierda y centro: la antena Serrate y la pantalla de presentación en el morro y la cabina de un Mosquito. Este sistema permitía guiarse hacia las emisiones de los radares de los cazas enemigos. En la parte inferior derecha: un radar Mk X de interceptación en la cabina de un Mosquito NF. Mk 30.

vimos un contacto Perfectos [del sistema de búsqueda] a una distancia de 19 km. Nos aproximamos a 1.600 m según el Perfectos, pero no conseguimos contacto con el Mk X [el radar del caza] y decidimos que el objetivo estaba muy por debajo. Perdimos altura y por el radiogoniómetro adquirimos el objetivo a 11 km. Nos aproximamos 9.000 m y obtuvimos contacto radar.

»El objetivo estaba ganando altura. Nos acercamos rápidamente y lo identificamos como un Bf 110. Abrí fuego a 900 m, una ráfaga de tres segundos con una corrección estimada de media retícula. El avión enemigo perdió el motor de babor y fue a estrellarse a unos 50 km al noroeste de Kassel.»

Una hora más tarde, durante esa misma patrulla, Chapman y su observador y radarista, el sargento de patrulla Stockley, atacaron y abatieron un caza nocturno He 219 al sur de Weimar.

Mientras Chapman sostenía su primer combate, la formación principal de bombardeo, a unos 40 km al sur de Kassel, había virado al este y se dirigió hacia Bohlen. La finta de Kassel mantuvo al grueso de la caza nocturna enemiga en ese área durante media hora y no fue hasta las 03,30 que Rüppel envió sus confundidas fuerzas en persecución de los incursores. Sin embargo, seguía errado. Seis minutos después de haber redirigido a sus cazas pensaba que el objetivo probable era Leipzig, la ciudad más cercana a Bohlen, pero en esos momentos la vanguardia de la fuerza de bombarderos estaba a unos 48 km de su objetivo real.

El 100.° Grupo siguió con sus medidas de interferencia: no lejos de Bohlen, seis B-17 y Halifax lanzaron una segunda nube de Window, esta vez sobre el complejo petrolífero de Leuna, a unos 32 km al noroeste de Bohlen. Leuna se hallaba en la senda de los cazas nocturnos enemigos, y el Window y los señalizadores lanzados sobre ese punto los desviaron de nuevo.

Los 211 Lancaster asignados al ataque de Bohlen alcanzaron su objetivo y llevaron a cabo un bombardeo concentrado de 11 minutos, además de lanzar Window sobre el área. Cinco B-17 y un Liberator del 100.° Grupo, que habían cubierto electrónicamente el vuelo de aproximación, se dedicaron ahora a interferir sobre la refinería petrolífera. Sus desvelos confundieron por completo los intentos de los cazas nocturnos de caer sobre los bombarderos y hubieron de llegar las 04,10 horas, cuando el último de los cuatrimotores se alejaba ya de Bohlen, cuando los primeros interceptadores entraron en contacto con ellos. No obstante, sus radaristas encontraron un elevado nivel de interferencias y grandes dificultades para descubrir a sus presuntas víctimas entre las nubes de Window.

Para agravar los problemas de los defensores, los Halifax que habían tendido la pantalla Mandrel se dedicaban ahora a lanzar nubes de Window de camino hacia Frankfurt. Cuando llegaron sobre la ciudad, esos Halifax soltaron señalizadores de objetivo como si fuese el preludio de un ataque a gran escala.

Sin embargo, en este momento la operación del Mando de Bombardeo se había cumplido a medias. Mientras el enemigo se preocupaba por lo que sucedía en el centro de Alemania, la formación de Lancaster enviada hacia Hemmingstedt se aproximaba al objetivo a baja cota y en medio de un silencio radio total. Poco antes de llegar a la refinería, los cuatrimotores ganaron altura, entraron en la cobertura radárica alemana y se aprestaron a bombardear desde 4.500 m. Cada avión lanzó una carga de Window para que el enemigo pudiese pensar que se trataba de otro ataque de diversión.

La única pérdida fue un Lancaster, abatido por un caza nocturno cerca de Hemmingstedt

A las 04,30 comenzó el bombardeo de la refinería, apoyado por las interferencias de un B-17 y un B-24 del Grupo. Gracias a todas las preocupaciones tomadas por la RAF, los alemanes apercibieron la magnitud de la formación británica cuando era ya demasiado tarde. La única pérdida fue un Lancaster, abatido por un caza nocturno cerca de Hemmingstedt. La mayoría de los cazas nocturnos se habían dirigido a Bremen para interceptar a 27 Mosquito que aparecieron en ese área seis minutos antes que los Lancaster sobre su objetivo.

Así, gracias al 100.° Grupo, el Mando de Bombardeo había infligido un severo castigo al esfuerzo de guerra alemán: las refinerías de Bohlen y Hemmingstedt habían sufrido graves daños y no consiguieron reasumir la producción en lo que quedaba de hostilidades. La operación había costado a la RAF once bombarderos, más un B-17 y un B-24 del 100.° Grupo: ocho bajas se debieron a los cazas nocturnos, una a la antiaérea, dos a una colisión en vuelo y otras dos a circunstancias desconocidas. Por su parte, los bombarderos habían abatido dos cazas nocturnos y los Mosquito del 100.° Grupo otros dos. Esta operación y muchas otras, así como el éxito conseguido en muchas de ellas, había sido posible gracias a la participación del 100.° Grupo de interferencia electrónica, una de las unidades menos conocidas de la RAF durante la II Guerra Mundial.



II CUERPO POLACO

El II Cuerpo polaco (cuya insignia encabeza estas líneas) se creó a base de prisioneros de guerra polacos internados en campos de la Unión Soviética a raíz de que el Ejército Rojo ocupase Polonia Oriental en 1939. Después de la invasión alemana de la URSS, en 1941, Stalin comenzó a ser presionado por sus nuevos aliados para que permitiese a los prisioneros polacos formar una fuerza militar capaz de luchar contra Alemania. En agosto de 1941 se llegó a un acuerdo, pero los hombres reunidos en las estepas de Asia Central difícilmente servían para formar una unidad de combate, pues estaban harapientos, faltos de preparación y debilitados por el cautiverio. Después de dilatadas disputas entre los Aliados, se permitió que unos 40.000 militares polacos y sus familias fuesen transferidos al sector de Irán controlado por Gran Bretaña, adonde llegaron en el otoño de 1942.

Bajo supervisión británica, los polacos pasaron un año en Irán y Palestina, y a finales de 1943 constituían una formación de combate bien entrenada. Para la creación del II Cuerpo polaco, a estos ex-prisioneros se unieron otros polacos que habían escapado de la derrota de 1939. El principal contingente independiente era la Brigada Karpacka del general Kapanski, que ya había combatido con el 8.º Ejército en Tobruk. En total, el II Cuerpo sumaba 50.000 hombres organizados en dos divisiones, la 5.ª de Infantería Kresowa y la 3.ª de Fusileros Cárpata. Cada una de éstas tenía dos brigadas, que a su vez contaban con dos batallones. Este cuerpo comprendía además la 2.ª Brigada Acorazada Varsovia.

TRAMPA MORTAL

A despecho de unas defensas alemanas impenetrables, los soldados polacos del II Cuerpo del general Anders consiguieron plantar su bandera sobre las ruinas de Montecassino

A finales de abril de 1944, los veteranos de la 78.ª División de Infantería británica, acostumbrados a la diversidad de nacionalidades de sus aliados en la campaña de Italia, quedaron sorprendidos por el talante de unos recién llegados al campo de batalla de Montecassino, por entonces sembrado ya de cadáveres. En efecto, los polacos del II Cuerpo, que relevaron a los británicos en sus precarias cuevas excavadas en las escarpaduras barridas por el fuego alemán, demostraban un entusiasmo por entrar en combate que despertó entre los británicos un sentimiento de admiración y curiosidad. De acuerdo con las tropas inglesas, los polacos «se exponían con el abandono más despreocupado» al fuego enemigo. Un oficial británico recordaba que los polacos «odiaban a los alemanes y toda su perspectiva militar estaba dominada por ese odio. Su única idea era encontrar donde fuera un alemán para echar a correr tras de él...»

Estos sentimientos son perfectamente comprensibles para todo aquel que conozca la historia reciente de Polonia y la extraordinaria creación del II Cuerpo polaco. En septiembre de 1939, la *Blitzkrieg* alemana había aplastado al Ejército polaco y

Abajo: un infante, parapetado entre las ruinas de la ciudad de Cassino, permanece a la espera del más mínimo movimiento alemán en la zona que tiene asignada. Abajo, derecha: soldados de la 5.ª División de Infantería Kresowa se abren camino en el cerro «Phantom». En Montecassino las granadas fueron esenciales a la hora de expulsar al enemigo de sus refugios.

EL DESAFIO DE CASSINO

El II Cuerpo polaco tomó parte en la campaña italiana integrado en el 8.º Ejército, a su vez adscrito al 15.º Grupo de Ejércitos. Desde mediados de enero, las fuerzas aliadas se habían empantanado frente a la Línea Gustav, un formidable conjunto de posiciones defensivas concebidas por el mariscal de campo Albert Kesselring para bloquear el camino hacia Roma explotando la orografía italiana.

Montecassino, coronado por una famosa abadía, era el centro de las posiciones alemanas. Se levantaba 500 m junto a la Carretera 6, la principal ruta hacia el norte, y había resistido tres ofensivas aliadas desde el oeste y el norte, pero cada vez los Aliados habían sido rechazados y con graves pérdidas. La abadía y la ciudad habían sido reducidas a escombros por bombardeos artilleros y aéreos, pero los observadores artilleros y las expertas tropas alemanas, sobre todo la 1.ª División Paracaidista, habían sobrevivido a todo lo que los Aliados habían lanzado contra ellas cuando se decidió que el general Anders organizase un cuarto intento de romper las defensas.

Hitler y Stalin se habían repartido el país una vez que tropas soviéticas ocupasen su parte oriental. Unos 200.000 polacos fueron a la Unión Soviética como prisioneros de guerra, así que la amargura de los polacos por la pérdida de su país se vio agravada por la separación de sus parientes y amigos, así como por la experiencia de la cautividad.

A raíz de la invasión alemana de la Unión Soviética, se permitió a los polacos formar unidades de combate y en el otoño de 1942, unos 20.000 civiles y 40.000 militares, mandados por el teniente general Wladyslaw Anders, pasaron al sector de Irán controlado por Gran Bretaña. Estos refugiados fueron convertidos en el II Cuerpo polaco tras varios meses de entrenamiento en Oriente Medio. Con unos 50.000 hombres, este cuerpo consistía en la 5.ª División de Infantería Kresowa, la 3.ª División de Fusileros Cárpata (cada una con dos brigadas) y la 2.ª Brigada Acorazada Varsovia.

Los polacos ansiaban poner la mano encima a los alemanes. Estaban asignados al 8.º Ejército británico en Italia y en marzo de 1944 Anders recibió la propuesta de que sus hombres atacasen la posición de Montecassino, a fin de asegurar el flanco derecho aliado en el marco de una ofensiva general para flanquear este bastión de las defensas alemanas de la Línea Gustav.

Existían buenas razones para que Anders rechazara la propuesta, pues las bajas podrían ser muy importantes; además, según se mirase resultaba injustificable empeñarse contra un objetivo que podía ser fácilmente flanqueado. Pero el general polaco aceptó casi sin vacilación. Al igual que todos los polacos, su deseo más ferviente era asegurar la independencia de su patria y la mayor contribución inmediata a ello podría ser la consecución de un importante hecho de armas. Montecassino era conocido en todo el mundo y entre los militares tenía un significado casi místico (alguien lo describió como «una idea, una obsesión, así como una sombría realidad de piedra y acero»). Si los soldados polacos tomaban Montecassino, el impacto en la opinión pública mundial podría ser suficiente para influir en el futuro de Polo-





TENIENTE GENERAL ANDERS

El comandante del II Cuerpo polaco en Italia, Wladyslaw Anders, había nacido en Varsovia en 1892 y durante la I Guerra Mundial sirvió en las filas del 3.er Regimiento de Dragones ruso. Cuando Polonia alcanzó la independencia en 1918 se reorganizaron las unidades del Ejército polaco, y cuando estalló la guerra polaco-soviética de 1919-21 Anders mandaba el 15.º Regimiento de Lanceros. Mandó una brigada de caballería durante la invasión alemana de 1939 y después se opuso a la ocupación de Polonia por el Ejército Rojo. Fue hecho prisionero y permaneció cautivo hasta 1941, en que participó en la formación del nuevo Ejército polaco. El desafío de Montecassino dio a Anders la oportunidad perfecta para demostrar a los Aliados el espíritu de lucha polaco y reclamar un sitio para Polonia en la Europa de posguerra. Después de Montecassino, su II Cuerpo tomó Piedimonte, en la Línea Hitler, y luego combatió en la costa del Adriático. Fue parte importante de la ruptura de la Línea Gótica por parte del 8.º Ejército. Debido en parte a su difícil posición política, el II Cuerpo no vio reconocidos sus esfuerzos como merecía. Se le negó un sitio en la triunfal entrada en Roma y en el desfile de la victoria en Londres. Más tarde, el gobierno polaco de posguerra, que no olvidaba el apoyo que Anders y su cuerpo habían prestado al gobierno anticomunista en el exilio, les prohibió regresar a Polonia. Anders murió exiliado en 1970.

nia. Además, ello simplemente daría a los polacos la oportunidad de vérselas con los alemanes.

Nadie dudaba que las defensas alemanas eran un hueso duro de roer. (En el último intento de limpiar el macizo, a mediados de marzo de 1944, la 4.ª División india había sufrido gran número de bajas sin conseguir ningún avance significativo.) Antes de que las fuerzas aliadas llegasen a Cassino, los alemanes habían tenido tiempo de construir una extensa red de refugios y blocaos, todos ellos bien camuflados y casi indestructibles, que gozaban de amplios sectores de tiro sobre la maraña de cerros, hondonadas y barrancas. Si el enemigo tomaba alguna posición, podía ser batido desde otras muchas.



La solución de Anders a este problema fue montar dos ataques simultáneos con la idea de saturar las defensas. Una brigada de la División Cárpata debía avanzar a lo largo del cerro «Snakeshead» contra la Cota 593, en poder de los alemanes, mientras una brigada de la División Kresowa progresaría desde Monte Castellone para asaltar el cerro «Phantom» y el Colle Sant'Angelo. Tras tomar la Cota 593, la Cárpata debían ignorar el monasterio, presionar hacia la posición alemana en la alquería de Albaneta y romper para enlazar con el ataque británico por la Carretera 6. Tras un animado debate, la operación fue asignada a la 1.ª Brigada Cárpata y a la 5.ª Brigada Wilenska, y las 2.ª Cárpata y 6.ª Lwowska quedaron como reserva.



Estaban extraordinariamente cerca del enemigo —apenas a 70 metros en algunos sitios— y a veces eran batidos desde tres puntos distintos

A finales de abril el II Cuerpo comenzó a relevar a la 78.ª División de Infantería británica en el saliente montañoso como preludio a la ofensiva, prevista para la noche del 11 al 12 de mayo. Las tropas británicas se alegraron al ver llegar a los polacos, pues las condiciones en el cerro «Snakeshead» y Castellone eran, cuanto menos, deplorables. A diferencia de los alemanes, los Aliados no habían tenido oportunidad de construirse refugios. Los polacos se vieron obligados a meterse en cuevas improvisadas, excavadas en las pendientes montañosas, protegidas del fuego alemán por parapetos de piedras, peñas y planchas de hojalata. Estaban extraordinariamente cerca del enemigo —apenas a 70 m en algunos sitios— y a veces eran batidas desde tres puntos distintos. Era casi imposible moverse sin ser observado.

Los soldados comían carne enlatada, galletas y panceta, pues preparar comidas calientes era prácticamente imposible, y el agua estaba restringida a medio litro diario y para todo uso. Muchas de las cuevas estaban rodeadas de cadáveres, resultado de los últimos tres meses de combates. El hedor de los cuerpos en descomposición era nauseabundo, mezclado extrañamente con las evidencias de la primavera mediterránea: capullos en flor y, por las noches, un concierto de ruiseñores que no dejaba pegar ojo. En las cuevas más expuestas, sus ocupantes no podían salir ni para realizar sus funciones naturales. Forzados a evacuar en las latas de las racio-



nes de combate, algunos polacos lanzaban esos recipientes llenos de excrementos hacia las posiciones alemanas, en un gesto de desprecio y desafío.

Al amanecer del 11 de mayo, los hombres sabían que la espera había terminado. La orden del día del general Anders comenzaba con una encendida soflama: «¡Soldados! Ha llegado el momento de la batalla. Llevamos tiempo esperando la hora de la retribución y la venganza sobre nuestro enemigo hereditario.» Sin duda, este sentimiento era compartido entre las filas polacas, que no necesitaban retórica para inflamar su odio hacia los alemanes. La tensión creció durante el día. Cuando cayó la noche, sobre el campo de batalla se abatió un silencio monacal y desacostumbrado, pues se había ordenado que la artillería británica interrumpiese el fuego y, por pura coincidencia, los alemanes habían cesado también en sus bombardeos. Se levantaron las nubes y apareció un cielo tachonado de estrellas.

A las 23,00 horas, 1.600 piezas de artillería atronaron a lo largo de toda la extensión del frente. Los polacos debían esperar todavía 90 minutos interminables. Entonces, a las 01,00, pasaron al ataque. El asalto inicial del 2.º Batallón de la 1.ª Brigada Cárpata tuvo un éxito inmediato. Tras acercarse rápidamente a la Cota 593 siguiendo la barrera artillera, sorprendieron a los alemanes fuera de sus posiciones (se habían retirado a refugios seguros durante el bombardeo y no habían tenido tiempo de reocupar sus puertos defensivos). Tras 30 minutos de combate a corta distancia, la Cota 593 quedó en poder de los polacos. Pero ello fue sólo un resultado pasajero, pues todos los polacos entrados en combate esa noche estaban abocados al desastre.

Se abrieron paso en la oscuridad a través de las pendientes peladas, tropezando en un terreno pedregoso y sembrado de espinos

Los batallones 13 y 15 de la 5.ª Brigada Wilenska avanzaron sobre el cerro «Phantom» con coraje y determinación, pero cuando hubieron de progresar a través de las pendientes peladas, tropezando en un terreno pedregoso y sembrado de espinos, el fuego artillero y de mortero cayó sobre ellos como un diluvio, matando e hiriendo a muchos antes de que lograsen acercarse a sus objetivos. Las secciones que habían conseguido alcanzar los puestos enemigos eran insuficientes en número para expulsar de ellos a los alemanes. Muchos atacantes se encontraron atrapados entre las posiciones enemigas, con las balas y la metralla volando por doquier. Los enlaces por radio se habían cortado y el mando polaco era incapaz de coordinar la operación. Al amanecer, los Batallones 13 y 15 habían sido virtualmente barridos y otros dos batallones enviados contra el cerro «Phantom» registraban fuertes pérdidas.

El avance hacia la granja de Albaneta tuvo un desenlace parecido. Los polacos confiaban en los carros de la 2.ª Brigada Acorazada enviados a apoyar a la infantería Cárpata, pero pocos de ellos lograron acercarse a la alquería. Una combinación de minas y cañones contracarro se cobró un pesado tributo entre los medios acorazados polacos. Un infante recordaba con horror cómo los carristas, con el pelo

Arriba: soldados dedicados a la peligrosa tarea de doblegar las defensas alemanas, que se beneficiaron de los devastadores bombardeos aéreos aliados. Arriba, izquierda: avance entre las ruinas de Cassino. Arriba, derecha: un par de soldados polacos armados con un fusil SMLE Mk III* y un subfusil Thompson M1A1.





Montecassino
II Cuerpo polaco, mayo de 1944



En la noche del 11 al 12 de mayo de 1944, los Aliados renovaron su ofensiva sobre la Línea Gustav, entre Cassino y el mar. El II Cuerpo polaco avanzó decididamente y tomó la Cota 593, pero el enemigo se defendía de forma implacable y los polacos sufrieron graves pérdidas.



Clave
- II Cuerpo polaco
- Otras fuerzas aliadas

Cerro «Snakeshead»

12 mayo, 01,00 La 1.ª Bgda. Cárpata avanza por el cerro «Snakeshead» y toma la Cota 593. Cuando la 6.ª Bgda. Lwowska lanza un ataque de diversión y la 5.ª Bgda Wilenska avanza por el cerro «Phantom», la 1.ª Bgda. Cárpata intenta llegar a la alquería de Albaneta y la Cota 569, pero encuentra fuerte resistencia y debe detenerse. Después rechaza varios contraataques alemanes y conserva temporalmente la Cota 593.



Cerro «Phantom»

02,00 La 5.ª Bgda. Wilenska ataca por el cerro «Phantom» hacia Colle Sant'Angelo y la Cota 575. El ataque se interrumpe por la tarde.
16 mayo, 22,30 Se renueva el asalto contra las posiciones alemanas en Cassino y la 6.ª Bgda. Lwowska encabeza el ataque polaco.
18 mayo, 09,50 Una patrulla de la División Cárpata llega a la abadía de Montecassino e iza la bandera polaca.

y los uniformes en llamas, abandonaban sus vehículos incendiados y se revolcaban por el suelo en un intento agonizante de salvar la vida. Mientras tanto, en la Cota 593 la situación se deterioró rápidamente tras el éxito inicial de la Cárpato. Sus esfuerzos por avanzar hacia la siguiente posición alemana, la Cota 569, se diluyeron bajo un fuego concentrado de ametralladora. Cuando los paracaidistas alemanes pasaron al contraataque, la Cota 593 se convirtió en un matadero.

Por la mañana los comandantes polacos pudieron apreciar la magnitud de las bajas sufridas. Anders esperaba que sus hombres pudiesen aguantar las posiciones hasta la noche siguiente y entonces reemprender el avance, pero su situación era crítica. Con escaso abrigo, a plena luz del día, los polacos estaban a merced de los francotiradores y las ametralladoras. En la tarde del 12 de mayo, cuando Anders dio finalmente la orden de retirada, la Cota 593 estaba ocupada solamente por un oficial y siete soldados.

Pero, sorprendentemente, esta carnicería no había hecho mella en el espíritu combativo de los polacos. Un doctor al cuidado de algunas de las bajas de ese día recuerda que: «Los heridos se hallaban en estado de excitación... En ellos no veías signos de miedo, sino cierta especie de furia y rabia...» Sin embargo, la experiencia había sido una pesadilla para todos aquellos que habían tomado parte en la operación y el general Harold Alexander, comandante en jefe de las fuerzas aliadas en Italia, decidió que no se enviase de nuevo a los polacos al combate hasta que se hubiesen recuperado.

Pese a encontrarse de nuevo en sus posiciones de partida, los polacos en realidad habían contribuido de forma muy importante a la operación global aliada, pues habían fijado en sus puestos a considerables contingentes alemanes y les habían ocasionado también muchas bajas. El 16 de mayo se puso en marcha el plan aliado de flanquear Montecassino y esa noche el II Cuerpo pasó de nuevo al ataque. Esta vez fue la Brigada Lwowska la enviada sobre el cerro «Phantom». Un tanteo hacia el extremo norte de la elevación encontró muy poca resistencia y al despuntar el 17 de mayo la brigada había explotado la debilidad de las líneas enemigas y ocupado el vecino Colle Sant'Angelo. En el otro flanco, la Cota 593 fue capturada de nuevo tras rabiosos combates en los que los polacos emplearon las granadas de mano contra las posiciones alemanas.

Pero la historia del 12 de mayo amenazó con repetirse. Los morteros, cañones y ametralladoras alemanas inmovilizaron a los polacos al tiempo que se sucedían los contraataques. Un soldado polaco recordaba cómo ese día se agotó la munición en las posiciones avanzadas:

«Los polacos, privados de sus armas, imposibilitados de replegarse, se agazapaban bajo los blocaos alemanes. Estaban pegados al suelo y no podían cambiar de posición ni moverse... Y entonces, increíblemente, alguien comenzó a cantar el himno nacional polaco... Todos los soldados se fundieron en un coro, en la cima del Colle Sant'Angelo, la montaña de la muerte.»

Faltas de agua, comida y sueño, así como de municiones, las tropas que ocupaban la Cota 593 y el Colle Sant'Angelo estaban en una situación crítica la noche del 17 al 18 de mayo. Pero las cosas iban a cambiar, ya que el flanqueo aliado amenazaba con aislar a las fuerzas alemanas en el macizo y el mariscal de campo Albert Kesselring, comandante en jefe alemán, dio la orden de retirada.

Al amanecer, un destacamento del 12.° de Lanceros Podolski inició el reconocimiento del monasterio. Tras rebasar un campo de minas, seis hombres al mando del teniente Gurbiel entraron en las ruinas. Encontraron sólo 16 alemanes heridos. Con una bandera de la Cruz Roja y un pañuelo azul improvisaron un banderín regimental y lo izaron sobre los escombros, al tiempo que un corneta tocaba el *Hejnal*, un toque tradicional polaco. Un testigo presencial recuerda cómo «esos soldados bregados en el combate... gritaban como niños» cuando oyeron las notas emerger de la otrora impenetrable fortaleza alemana.

Nadie podía negar que el II Cuerpo polaco, que había tenido 3.799 muertos en una semana de combates, se había ganado el honor histórico de tomar Montecassino.



Extremo izquierdo: después de la batalla, soldados polacos buscan los cuerpos de sus camaradas caídos a la sombra del monasterio. Izquierda: un paracaidista alemán es hecho prisionero por hombres del II Cuerpo. Derecha: momentos de gloria para el II Cuerpo Polaco. La bandera de su país ondea, junto a la *Union Jack* británica, sobre las ruinas del monasterio.



Soldado del II Cuerpo polaco, Montecassino 1944

En 1944 las fuerzas polacas utilizaban armas y equipos de origen británico. Este soldado lleva el mono de faena de color caqui sobre los pantalones reglamentarios; del bolsillo derecho sobresale parte de una gorra. Fijada a su correaje Modelo 1937 aparece una granada de mano británica n.° 36, un arma muy útil en los combates casa por casa típicos de la batalla por Cassino. Además, está armado con un revólver Smith & Wesson y un subfusil Thompson.

EL *SBS*

Acabada la II Guerra Mundial, las fuerzas británicas de incursión costera creadas durante las hostilidades fueron objeto de una reorganización a fondo. Muchas se disolvieron, pero siguieron en servicio elementos de tres de ellas, el Destacamento de Patrulla de la Real Infantería de Marina (RMBPD en lengua vernácula), las Partidas de Pilotaje de Asalto para Operaciones Combinadas (COPP) y la Escuela de Operaciones Combinadas en Playas y Sección de Botes (SCOBBS) de la Armada. El SBS actual es descendiente directo de estas unidades. En el otoño de 1947, después de las grandes desmovilizaciones, el RMBPD fue transferido a la Escuela Anfibia de Eastney, en Hampshire. El RMBPD había incorporado miembros de las COPP y en Eastney recibió reclutas de la SCOBBS.
Las COPP se habían formado en 1942 con oficiales de la Armada y de zapadores para realizar misiones de reconocimiento en las costas norteafricanas. Muchos de estos oficiales se licenciaron al acabar la guerra, pero un destacamento se unió al RMBPD en 1946.
La otra unidad llegada a Eastney fue la SCOBBS, formada en la Escuela de Operaciones Combinadas a partir del Destacamento 385 de la Infantería de Marina y de miembros de las COPP. Esas fuerzas se unieron para formar una única, el Ala de Incursiones (SRW) o Ala de Botes. El control inmediato de la unidad siguió en manos de la Infantería de Marina. Un año más tarde, esta fuerza fue rebautizada Unidad Especial de Botes, y después Compañía Especial de Botes, que sobrevivió hasta 1957 para ser convertida definitivamente en el Escuadrón Especial de Botes (SBS).

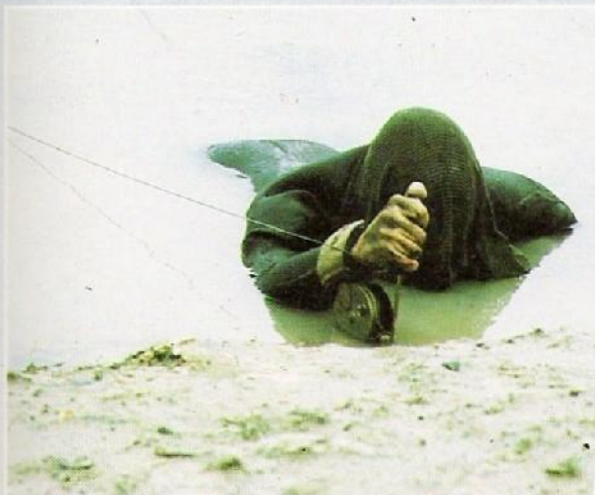
SBS EN LAS MALVINAS

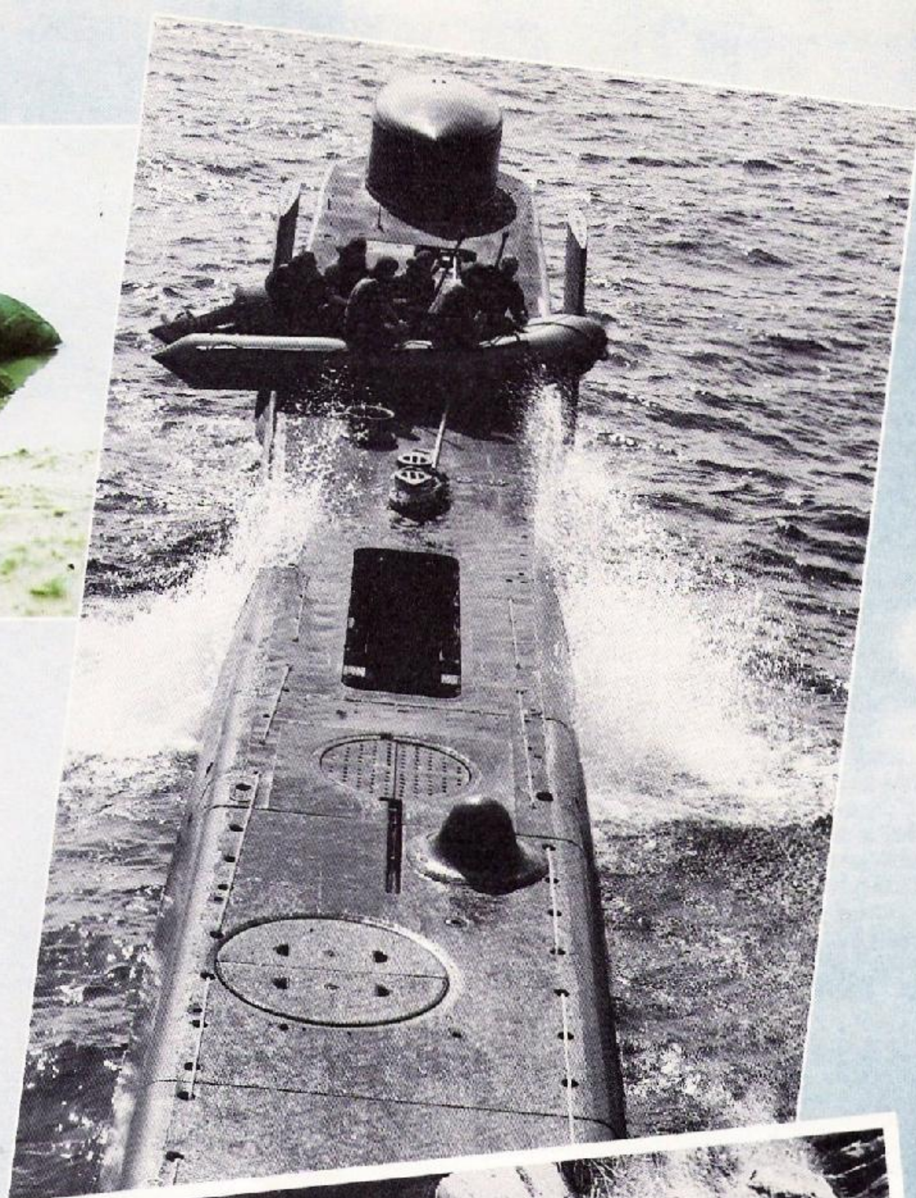
Durante los últimos años, el entrenamiento y las técnicas del SBS han alcanzado niveles elevados. Ello pudo comprobarse en la guerra de las Malvinas, en que esta unidad se dedicó a localizar posiciones argentinas en el marco de los preparativos de los desembarcos británicos

Los silenciosos incursores del SBS (Escuadrón Especial de Botes) iniciaron su carrera particular contra las fuerzas argentinas que ocupaban las islas Malvinas casi un mes antes de que a finales de mayo de 1982 tuviesen lugar los desembarcos británicos en San Carlos. En la helada tarde del 22 de abril, el 2.º Pelotón del SBS fue transportado por un helicóptero Wessex desde el HMS *Antrim* hasta un lugar remoto de la Georgia del Sur, una isla situada a 1.300 km al sur de las Malvinas. Su misión era establecer nuestros puestos de observación en la bahía de Cumberland e informar sobre los efectivos enemigos en Grytviken, el principal asentamiento humano de la isla.

Tras un aterrizaje dificultoso en el valle de Sörling, en un punto situado 200 m por encima de las aguas de la bahía de Hound, esos hombres, cada uno cargado con 30 kg de comida, prendas de combate y munición, comenzaron a arrastrar los sacos de 180 kg que contenían sus botes neumáticos Gemini hacia la bahía de Cumberland, a unos 5 km de distancia. Pese a estar entrenados para misiones parecidas, tardaron ocho horas en alcanzar la costa deseada. Una vez infladas las Gemini, los SBS intentaron ponerlas a flote, pero el fortísimo viento reinan-







Abajo, izquierda: los dos tripulantes de una canoa luchan contra la fuerza del oleaje durante un ejercicio de entrenamiento. La instrucción del SBS requiere que los reclutas sepan gobernar sus embarcaciones en las condiciones más difíciles. Arriba: un hombre del SBS realiza mediciones en una playa. Derecha: un equipo de combate listo para ser desplegado desde un submarino. Abajo, derecha: un grupo de buceadores del SBS, recién llegado a una playa hostil, se prepara para internarse tierra adentro.



te complicó la tarea; una vez en el agua, afilados trozos de hielo empezaron a amenazar con perforar las cámaras de flotación de los botes.

Pese a esos peligros evidentes, el pelotón se dirigió hacia su destino preestablecido. Remando contra un viento del noroeste, los palistas intentaron mantener el rumbo de sus embarcaciones y evitar en lo posible los peligrosos trozos de hielo que chocaban contra los costados de las Gemini. Sin embargo, el hielo se reveló un oponente formidable, perforó la lona de los botes y forzó a los incursores a retirarse. Muy a su pesar, con las primeras luces del día 23 el jefe del pelotón envió un mensaje al *Antrim* informando de los problemas surgidos. Por entonces era ya evidente que no había posibilidades de establecer el puesto de observación y el equipo recibió la orden de esconderse hasta que llegase un helicóptero a recogerlo.

Aunque fue un preludio algo frustrante de la participación del SBS en las operaciones de recuperación de las Malvinas, esta acción en la Georgia del Sur sirve para echar un poco de luz sobre los cometidos bélicos de una de las unidades más secretas de la Real Armada británica. Los buceadores-palistas del SBS suelen evitar la publicidad y declinan los ofrecimientos de revelar la naturaleza de sus operaciones clandestinas.

Pese a estar ocultos bajo el impenetrable manto del secreto, se sabe que los hombres del SBS son entrenados para realizar misiones de recogida de información y efectuar ataques puntuales altamente destructivos tras las líneas enemigas. Sin embargo, ambos tipos de actuaciones requieren que los enemigos potenciales no puedan tener acceso por ningún medio a los detalles personales ni a los méto-



La maestría en el buceo libre es un elemento esencial de la preparación de los hombres del SBS. Estos deben aprender a operar desde submarinos sumergidos (derecha), a minar buques enemigos (extremo derecho) y a hacer frente a imprevistos como puedan ser el bloqueo de una hélice (abajo).



dos utilizados por esta unidad. No obstante, existen ciertos aspectos de las actividades del escuadrón que pueden revelarse sin que peligre la vida de nadie.

Ser aceptado en uno de los pelotones que forman el SBS no es materia fácil. Todos los aspirantes deben ser miembros de los Comandos de Infantería de Marina y, una vez admitidos como reclutas, han de someterse a un riguroso y muy exigente período de entrenamiento antes de convertirse en buceadores-palistas SC3. Aunque no faltan aspirantes y de hecho se entrevista a muchos de ellos cada año, son muy pocos los seleccionados para el curso inicial de instrucción. Muchos de esos aspirantes no están preparados física o mentalmente para tomar parte en uno de los más duros programas de entrenamiento de las Fuerzas Armadas británicas.

Los candidatos al SBS deben poseer un coeficiente intelectual superior a la media, toda vez que en caso de guerra su cometido exigirá emplear complejos equipos electrónicos y la elaboración de informes detallados y precisos. La capacidad intelectual es crucial a la hora de efectuar reconocimientos de playas de forma efectiva. Durante esas operaciones se espera que los SBS identifiquen las zonas de desembarco más adecuadas, tomen muestras de arena para después analizarlas y midan el perfil de la playa. Todas esas actividades deben realizarse bajo las barbas del enemigo y es esencial que estos hombres no dejen trazas de su paso por allí.

Gran parte de su actividad operativa supone realizar acciones clandestinas en pleno territorio hostil

Los buceadores-palistas nunca dejan tras de sí un compañero herido, pues podría, sometido a fuerte presión, revelar al enemigo detalles de la operación. Los equipos saben que cualquier baja, bien un muerto o un herido, debe alejarse de la escena de la futura operación.

Los buceadores-palistas son entrenados para que lleguen a sentirse tan a gusto fuera como dentro del agua, ya que sus acciones implicarán incursiones en profundidad en el territorio enemigo. Estos equipos pueden ser desplegados de varias maneras; en superficie se utilizan los botes neumáticos Gemini o las canoas biplazas Klepper, pero también pueden serlo desde submarinos así como en paracaídas. Los reclutas deben aprender a gobernar sus embarcaciones en las condiciones más difíciles y acostumbrarse a cubrir grandes distancias a remo.

Otra especialidad de todos los SBS debe ser el buceo. En los primeros ejercicios se entrenan con aire comprimido y después pasan al empleo de oxígeno, que requiere llevar voluminosas botellas. Los buceadores aprenden a entrar y salir de un submarino sumergido y a pasar largos períodos de tiempo bajo el agua. El buceo permite a los equipos del SBS realizar operaciones de sabotaje y los reclutas son instruidos en la forma de adosar cargas explosivas en los cascos de buques y programar las espoletas de tiempos a fin de que detonen cuando los incursores hayan tenido la oportunidad de alejarse del área.

El entrenamiento para tales tareas requiere una gran resistencia física y, aunque algunos reclutas resultan lesionados durante el curso inicial, muchos vuelven tiempo más tarde a completar el programa SC3. Sin embargo, otros no están a la altura de lo exigido y son devueltos a sus unidades. Muchos son rechazados porque no son capaces de soportar el desgaste provocado por las operaciones subacuáticas,

o bien debido a que no han superado los intensos cursos teóricos en los que se enseña desde el envío de mensajes en código morse a la identificación precisa de detalles sobre el potencial y el equipamiento del enemigo.

El SBS cuida también el conocimiento de las armas y, aunque la mayoría de los reclutas son duchos en el empleo de las armas portátiles de ordenanza británicas, deben aprender a sacar el máximo partido de los subfusiles Ingram y Heckler und Koch MP5, así como otro equipo que no es reglamentario de los Comandos de Infantería de Marina. Se presta especial atención al tiro de precisión.

Debido a la intensidad del curso SC3, los reclutas pronto se acostumbran a dormir poco o nada. Su jornada comienza a las 05,30 horas; 20 minutos después deben estar en el gimnasio para realizar una hora de ejercicios físicos. A veces, los reclutas han terminado sus tareas del día anterior a las 01,00, de modo que sólo tienen cuatro horas y media de sueño. No se tienen datos de cuántos logran superar este régimen tan riguroso, pero en programas parecidos organizados 30 años atrás sólo completaba el curso un 20 por ciento de los admitidos.

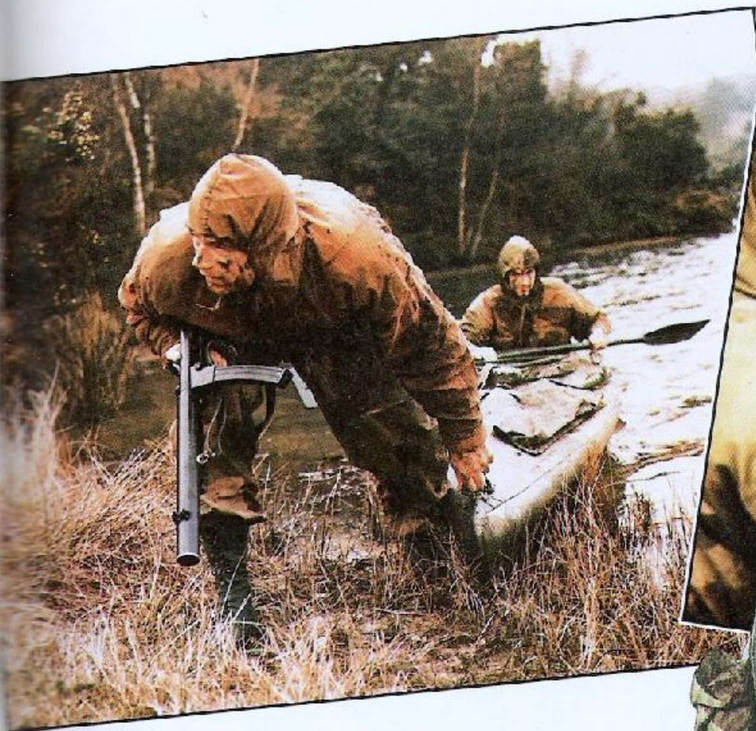
Abajo: un equipo de buceadores-palistas se dirige hacia una playa durante unas maniobras. La canoa Klepper, ligera y de 5,2 m de eslora, ha reemplazado a las de tipo Cockle y es más estable que éstas. Su esqueleto de caucho y poliéster nada tiene que envidiar al de madera de las canoas tradicionales.

Si el recluta no es todavía un paracaidista consumado, es enviado a un curso de entrenamiento en el que desarrollará las técnicas apropiadas.

Los hombres deben aprender a encontrarse con submarinos en alta mar. Tras liberarse de los arneses del paracaídas unos metros antes de tocar la superficie, el recluta debe esperar a que el submarino acuda a recogerlo. El método más simple de dirigir un submarino hacia uno es empleando un tubo de 15 cm de longitud que contiene un rodamiento de bolas; al agitarlo en el agua produce un eco distintivo que puede ser detectado por el sonar del submarino y por otros medios de localización acústica.

Tras completar el programa, el SC3 pasa a servir con el escuadrón durante varios años y tras este período puede ser destinado por una temporada a otra unidad de operaciones especiales. Ello tiene dos ventajas: la Infantería de Marina no puede llegar a recelar que el SBS sea una fuerza secreta dentro de otra fuerza; y la presencia de ex SBS en las filas de unidades regulares supone que en éstas siempre existan hombres familiarizados con los métodos y las necesidades del SBS. Los buceadores cualificados vuelven a veces al escuadrón para realizar cursos de refresco; de hecho, además del SC3 existen dos grados superiores (SC2 y SC1), cada uno de ellos progresivamente más difícil de alcanzar que el inicial básico. Durante estos cursos adicionales, los SBS







aprenden lenguas extranjeras o bien son instruidos en las características del combate en climas subpolares.

Toda la gama de capacidades desarrolladas en estos amplios programas de entrenamiento fue puesta en práctica durante la guerra de las Malvinas y, pese a las dificultades encontradas en la Georgia del Sur los días 22 y 23 de abril, el SBS tuvo un papel clave en los preparativos de los desembarcos en San Carlos el 21 de mayo.

Tres semanas antes de ello, los primeros equipos del SBS, compuestos usualmente de cuatro hombres, llegaron a las islas con el fin de recoger información del terreno y el enemigo. Su tarea era triple: debían informar sobre los efectivos y la situación de las fuerzas argentinas, identificar sitios adecuados para el desembarco de las fuerzas británicas y encontrar un lugar propicio donde los comandos pudiesen establecer su base logística avanzada.

Tras una detallada planificación a bordo del HMS *Fearless*, se decidió finalmente que San Carlos era el lugar más indicado para las necesidades británicas y que el SBS debía realizar un reconocimiento en profundidad de la zona. En medio de una oscuridad casi total, el último día de abril el primer equipo del SBS dejó la cubierta de vuelo del *Hermes* a bordo de un helicóptero Sea King que lo llevó a las islas, distantes 300 km.

Los equipos fueron depositados en zonas de aterrizaje situadas a una distancia prudente de la costa y de las principales bases argentinas, donde el ruido del rotor de los helicópteros, que habían cubierto el vuelo a baja cota para evitar ser detectados por los radares, no atrajese una atención indeseada. Los Sea King se mantuvieron en vuelo estacionario sobre el punto de aterrizaje el tiempo justo para que los hombres que transportaban pudiesen desembarcar y dirigirse hacia el abrigo más cercano con su vital equipo electrónico. Una vez hubieron partido los helicópteros, los equipos iniciaron difíciles y extenuantes marchas nocturnas hacia sus puestos de observación.

Un equipo se apostó cerca de la factoría Mutton, en la bahía de Ajax, donde los comandos pretendían establecer su base avanzada. Este equipo confirmó que en la factoría no había argentinos y, tras realizar un reconocimiento nocturno, informó que ese si-

Arriba, izquierda: exploración armada. Equipado con un L34A1, la versión con silenciador del subfusil L2A3 Sterling de 9 mm, un miembro del SBS se dispone a realizar una misión de recogida de información. Una vez en tierra (arriba), el equipo del SBS establece un puesto de observación para controlar los movimientos de fuerzas enemigas.



Infante de marina del SBS, Malvinas, 1982

En las Malvinas, las unidades especializadas británicas estaban por lo general bien equipadas contra el frío invernal, y este infante de marina del SBS no era una excepción. Lleva un uniforme de combate mimetizado y concebido para operaciones en climas subpolares, un gorro de lana, camiseta reglamentaria del Ejército noruego y botas de montañas civiles. El equipo de primeros auxilios está fijado con cinta adhesiva al cinturón y el guardamano de su fusil de asalto AR-15 de 5,56 mm, cuyos cargadores van alojados en unas cartucheras sujetas al torso. En la mochila, lleva un poncho impermeable.



Arriba: el subfusil Ingram con silenciador, una de las recientes inclusiones en el arsenal del SBS.

Abajo: un palista del SBS entrega una carga explosiva a un buceador de su unidad durante un ejercicio de sabotaje.

EL ARSENAL DEL SBS

Debido al amplio espectro de operaciones que puede realizar, el SBS actual tiene acceso a algunos de los equipos militares más sofisticados del momento. En años recientes, el SBS ha reemplazado sus subfusiles con silenciador L34A1 Sterling por el modelo Ingram estadounidense. Este, aunque relativamente ligero, es extremadamente compacto (está equipado con culatín telescópico) e ideal para combates a distancias cortas. Cuando se dota con supresor acústico y apagallamas, resulta particularmente valioso en operaciones clandestinas. El SBS dispone también del subfusil alemán Heckler und Koch MP5 que, al igual que el Ingram, es más ligero y fácil de ocultar que el Sterling. En algunos casos, como en misiones de exploración en áreas edificadas, los SBS pueden emplear escopetas de combate del tipo de corredera. El arsenal del SBS comprende también mecanismos incendiarios, y su principal granada es la 80 Wp. Capaz de esparcir su carga de fósforo en un radio de 15 m, puede provocar un incendio de forma instantánea y proporcionar una cortina de humo blanco durante 30 segundos para que los incursores puedan escapar sin ser detectados. El SBS emplea asimismo granadas aturdidoras, que producen un fuerte estampido y un gran fogonazo capaces de inmovilizar temporalmente al enemigo.

Aunque el SBS no utiliza prácticamente morteros, sí dispone de lanzagranadas, de los que uno de los más populares es el M79 de fabricación norteamericana, capaz de enviar un proyectil de 40 mm a una distancia de 400 m.

tio era un punto de aterrizaje ideal. Sin embargo, otro equipo, que se hallaba cerca de una de las embocaduras del estrecho de San Carlos, alertó que Fanning Head estaba ocupada por un puesto de observación enemigo. Si esa posición no era neutralizada antes de que los primeros lanchones de desembarco pusiesen proa hacia San Carlos, los argentinos podrían pedir refuerzos y oponerse eficazmente a la toma de la playa. Era esencial que ese puesto fuese anulado.

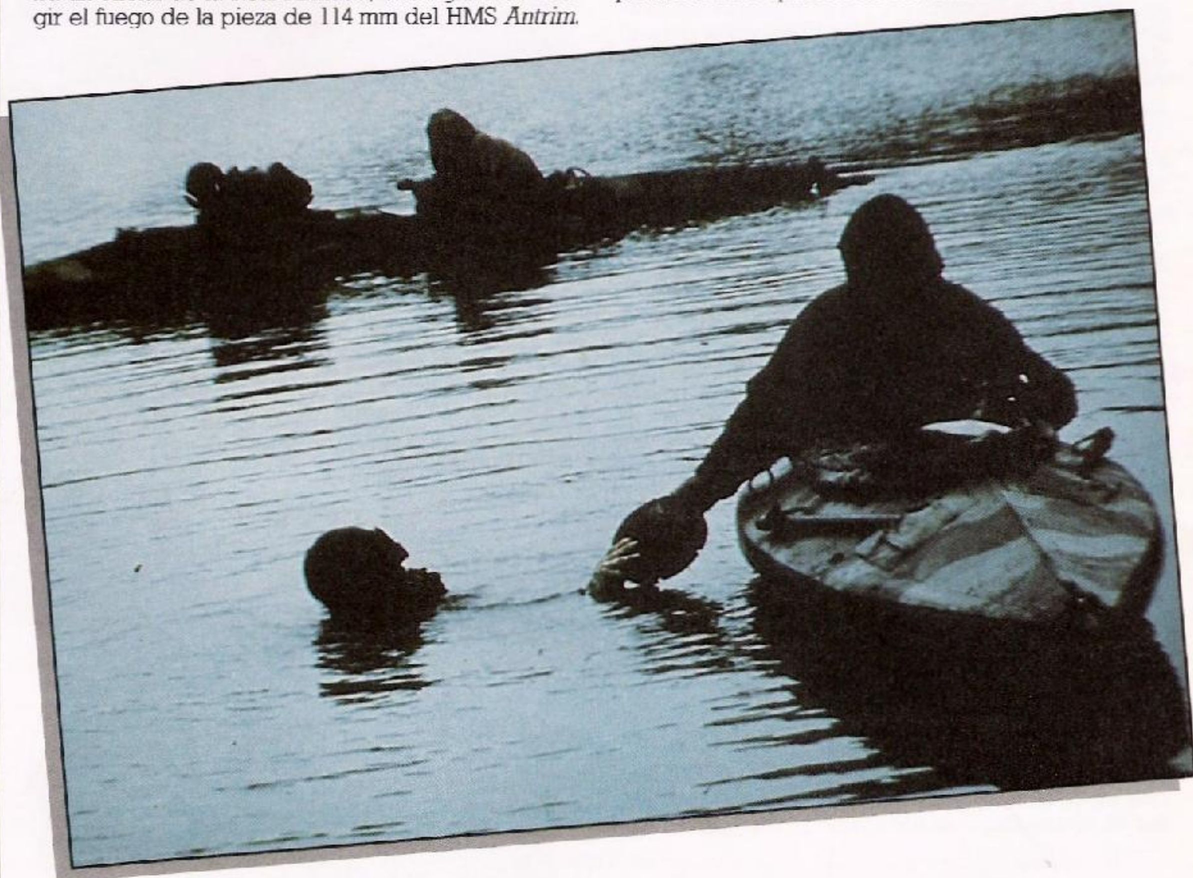
Al anochecer del 20 de mayo, cuando las primeras unidades de la oleada de asalto navegaban al largo de la costa norte de la isla Soledad, equipos del SBS fueron desembarcados en helicópteros bajo la protección de la oscuridad. Aterrizaron en una zona situada más al norte de Puerto San Carlos (terreno que ya habían reconocido antes) y se dispusieron a cubrir los 10 km que les separaban de los argentinos apostados en Fanning Head. Con ellos marchaba un oficial de la Real Armada, encargado de dirigir el fuego de la pieza de 114 mm del HMS *Antrim*.

Cuando el grupo estuvo a menos de 600 m de su objetivo, un infante de marina que hablaba castellano se avanzó para pedir la rendición de los argentinos. Como éstos rehusaron, el oficial naval hizo que el cañón del *Antrim* les repitiese la propuesta. Tras las primeras explosiones, los once argentinos abrieron fuego contra el grupo del SBS, que se sumó con sus armas individuales al bombardeo naval. Momentos después los argentinos se rindieron, con varios muertos y tres heridos entre sus filas. El equipo del SBS no pudo reconocer el área y rápidamente desandó los 10 km que había cubierto para colocar las luces de desembarco que guiarían la primera oleada de barcazas.

El grupo del SBS se dirigió al este por punta Race y atravesó la docena de casas y establos de Puerto San Carlos; de haber tenido tiempo de escudriñar la zona hubiese descubierto a gran parte de una compañía enemiga que ese mismo día derribó un par de helicópteros.

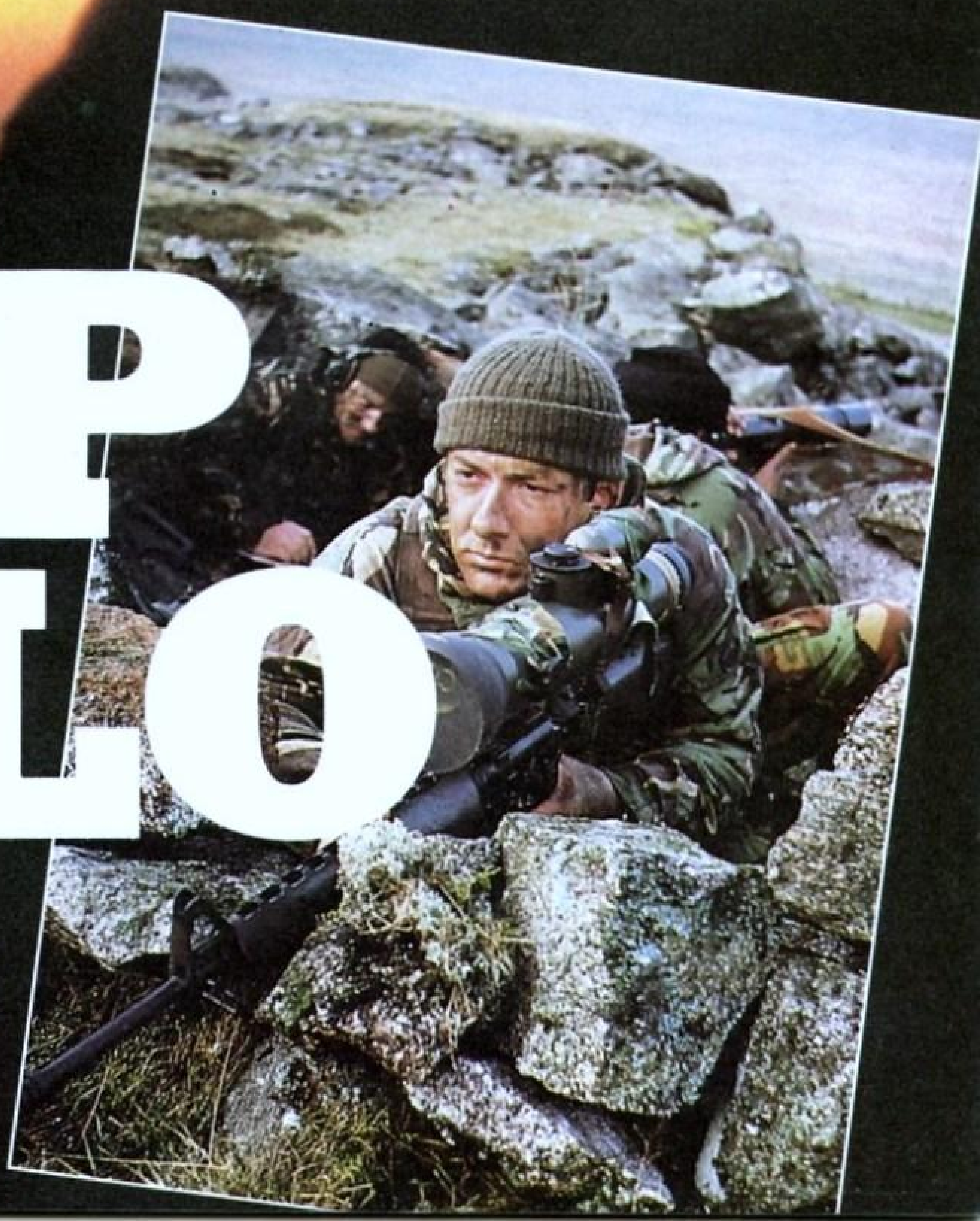
El grupo llegó a las playas y dispuso las luces de aterrizaje. Todo funcionó según lo previsto y en la mañana del día 21 de mayo la 3.ª Brigada de Comandos puso pie en tierra firme.

Sin lugar a dudas, los equipos del SBS destacados en vanguardia habían despejado el terreno para la posterior reocupación de las islas Malvinas.



TOP MALO

Donde la Unidad de Guerra Ártica y de Montaña de los Marines Reales derrotó a la 602.ª Compañía de Comandos de las Fuerzas Especiales Argentinas durante la guerra de las Malvinas





En marzo de 1982, la Unidad de Guerra Artica y de Montaña (M & AW) constituía una parte muy respetada y altamente profesional de los Marines Reales. El General de Brigada Julian Thompson, al mando de la 3.ª Brigada de Comandos en la época de la Guerra de las Malvinas, afirmaba que la unidad era la mejor del mundo en su especialidad. Ciertamente, la situaba por encima de las SAS y las SBS en lo referente a reconocimientos y patrullas de largo alcance. En 1982, el despliegue anual de invierno para la unidad en Noruega terminó durante la última semana de marzo y sus hombres acababan de regresar a casa para un corto permiso de Pascua de Resurrección cuando el 1 de abril fue alertada la 3.ª Brigada de Comandos.

El general Leopoldo Galtieri, presidente de Argentina, cometió numerosos errores de planeamiento antes de lanzar su invasión de las islas Malvinas, pero el más grave fue la elección de la fecha. Estaba a punto de comenzar el invierno antártico; no sólo la mayoría de sus tropas estaban totalmente inadaptadas a la guerra en invierno, sino que las mejores tropas árticas del mundo acababan de completar su

GUERRA EN EL ARTICO

El Artico es un medio increíblemente duro e implacable; los problemas con que se tienen que enfrentar los hombres en acción son específicos y con soluciones difíciles de hallar. Sin embargo los intentos y los errores durante más de 15 años han demostrado a la Unidad de Guerra de Montaña del Artica (M & AW) que si se sigue correctamente un entrenamiento determinado se puede contrarrestar las peores condiciones meteorológicas reinantes.
Las necesidades básicas para la supervivencia son el calor y la vestimenta seca. El calor viene generado por la consumición de las raciones que proporcionan 5.500 calorías por hombre y día. Es esencial una comida adecuada en una región donde en el sueño se pueden gastar por encima de 1.500 calorías. Es difícil permanecer seco en la nieve, así que los hombres entrenados en la Unidad M & AW aceptan ir mojados y sólo se ponen ropa seca por la noche al llegar a sus vivaes. Una vez dentro se pueden poner ropa interior térmica, chaquetas acolchadas, pantalones a prueba de viento y cubre-botas para mantener sus extremidades calientes.
El ambiente ártico exige también condiciones especiales al armamento y equipo a utilizar; muchas armas convencionales no son adecuadas y para superar los problemas han tenido que efectuárseles distintas modificaciones. En particular, las auroras boreales impiden o interrumpen las transmisiones; los morteros y cañones de campaña no pueden ser asentados en nieve blanda; y los proyectiles a tiempo han sustituido a los de percusión los cuales podrían no funcionar bajo tales circunstancias.
Desde el punto de vista médico, hay dos cosas que contribuyen a la salud de los hombres: la legendaria forma física de los Marines Reales, que garantiza que los hombres nunca sean llevados al límite de su resistencia y, en segundo lugar, el alto nivel de instrucción de supervivencia.



Página anterior: una combinación mortífera un franco tirador de la Unidad de Guerra de Montaña y del Artico y el poderoso fusil individual con alza telescópica modelo SS20. Izquierda: los hombres de la Unidad M & AW deben aprender a adaptarse en un medio ambiente helado y estar preparados para los efectos que el hielo y el frío puedan causar en su equipo. Aquí están manejando un lanzador del misil Milán (arriba a la izquierda), un mortero de 81 mm (abajo a la izquierda) y una ametralladora (izquierda).

instrucción de invierno. Más aún, habiendo visto en imágenes de televisión a sus compañeros rindiéndose en Puerto Argentino, estaban sedientos de venganza. El general Galtieri había olvidado también que una gran cantidad de estos Marines entrenados en el Artico habían servido en las Malvinas en un pasado reciente y conocían íntimamente el terreno de la isla y las condiciones de su clima. Mientras que la 3.ª Brigada de Comandos, aun no disfrutando de la ventaja de jugar en campo propio en el intento de arrebatar las Malvinas a Argentina, poseían un amplio conocimiento local.

Mientras que a principios de mayo fueron introducidos equipos de la SAS y SBS para comprobar posibles lugares de aterrizaje y despliegue del enemigo, la unidad M & AW esperaba que llegara su hora. Su misión era de reconocimiento táctico: entrarían con el resto de la 3.ª Brigada en el día D y, cuando los tres comandos y dos batallones de paracaidistas se establecieran en posición en la cabeza de playa en San Carlos, ellos saldrían a comprobar el terreno sobre el que tendría lugar cualquier acción.

La unidad M & AW consta de 35 hombres bajo el mando del capitán Rod Boswell, R. M. Este dividió su equipo en patrullas de cuatro hombres y las envió hacia el este y sudeste de la cabeza de playa y los equipos de la unidad salieron a pie, en helicóptero y en los aviones del Escuadrón de Asalto n.° 1, de la Marina Real, a sus zonas de patrulla previamente designadas.

El 30 de mayo los hombres habían estado patrullando unos 10 días y necesitaban sobre todo descansar.

Boswell mandó llamar a 16 y estaba a punto de decirles que se retiraran unas horas cuando el teniente Frazer Haddow, el jefe de una patrulla de cuatro hombres en un puesto de observación (OP) unas 20 millas al noroeste de Bluff Cove, envió un informe de haber establecido contacto. Había observado 16 hombres de las Fuerzas Especiales Argentinas de la 602.ª Compañía, en marcha en formación táctica por un valle de las cercanías de una casa de campo desierta llamada casa Top Malo. El grupo había cruzado un río y luego entrado en la casa sin dejar ningún rastro detrás de ellos. Haddow y sus hombres pasaron unos momentos de incertidumbre al preguntarse si los argentinos les estaban persiguiendo.

Determinaron que no lo estaban y enviaron un parte a Boswell a su base provisional cerca de San Carlos. La primera decisión de Boswell fue pedir un ataque aéreo, pero su petición fue denegada; el 42.° Comando estaba a punto de ser trasladado en helicóptero a Monte kent aquella noche y todos los Harriers disponibles se necesitaban para protección aérea.

LA UNIDAD

Aunque la Unidad de Guerra de Montaña y del Artico de los Marines Reales lleva existiendo sólo unos 10 años, su origen se remonta al final de la II Guerra Mundial. En 1945 grupos de instructores de comandos, conocidos como expertos en acantilados, enseñaron supervivencia en combate y escalada de rocas a los reclutas. En combate, estos eran agregados a compañías de fusileros y dirigían asaltos en riscos o aconsejaban a oficiales sobre la vida dura bajo condiciones difíciles.
A mediados de la década de los 60, los expertos en acantilados fueron rebautizados con el nombre de jefes de reconocimiento y enseñaron a los miembros de las tropas de reconocimiento las técnicas necesarias para operaciones en ambientes difíciles.
Con el despliegue del 45.° Comando en Noruega en 1970 como parte de la contribución de Gran Bretaña a la OTAN, los instructores fueron llamados montañeros jefes. Durante los dos años siguientes, los montañeros jefes y otros voluntarios fueron entrenados en guerra ártica por los noruegos en su escuela de Rjukan, al oeste de Oslo.
En reconocimiento de su papel como guardianes del flanco norte de la OTAN, estos especialistas recibieron el nombre de Unidad de Instructores M & AW durante 1972. El equipo tenía su base en el HMS Condor, una instalación marítima en Escocia.
Cuando el 42.° Comando fue «calzado de blanco» en 1978, la Unidad estaba bajo el control de las Fuerzas de Mando del Cuartel General. Desde 1981, sin embargo, la Unidad ha pasado bajo el control operativo del jefe de la 3.ª Brigada de Comandos.
La composición exacta de la Unidad varía con la época del año y el número de reclutas, pero una plantilla de combate fija podría incluir 2 oficiales y 15 suboficiales. Otros campeones de montaña, hasta 100, son agregados a las unidades de Marines como consejeros.

LA CASA TOP MALO

El cabo J. K. Nicoll, operador de radio de pelotón en la Unidad M & AW, relata el ataque a Top Malo: «El plan para atacar la casa Top Malo era sencillo, utilizando dos grupos: un grupo de fuego y otro de asalto. El grupo de fuego iniciaría el ataque primero con los cohetes contra-carro de 66 mm lanzados desde el hombro y luego con su armamento personal contra blancos determinados. Una vez los cohetes hubiesen alcanzado sus objetivos, el grupo de asalto atravesaría la zona de forma perpendicular a las trayectorias que proporcionaba el grupo de fuego. Mi misión era disparar dos cohetes de 66 mm, el primero contra una casa pequeña de madera, más o menos del tamaño de un cobertizo de jardín y el segundo contra la propia casa Top Malo. Yo también llevaba un fusil AR 15 (Armalite) y, por ser un operador de radio, una radio.

Según estaba planeado, salimos de Comunity Hall en San Carlos y nos trasladamos a la pista de aterrizaje en la oscuridad, sentándonos a esperar a nuestro Sea King. Sin sospecharlo en aquel momento, nuestro helicóptero se retrasaría y llegaría finalmente en pleno día. Se había perdido el elemento sorpresa que nos habría proporcionado la oscuridad de la noche. En un momento llegué a pensar que el helicóptero ya no vendría.

Otros hombres expresaban también sus dudas sobre el Sea King aunque el jefe de transportes constantemente repetía que estaba en camino. A lo lejos apareció un punto negro, que a medida que se acercaba iba aumentando de tamaño; era el Sea King y era para nosotros. Todos nos dábamos cuenta que, a pesar del retraso y de la luz del día, el ataque se llevaría a cabo según se había planeado. Una vez hubimos colocado todo dentro del helicóptero, pronto estuvimos en el aire y volando a muy baja altura para no ser detectados. Con la puerta medio abierta, el suelo parecía demasiado cercano puesto que el piloto buscaba hondonadas en el terreno que le proporcionaran protección contra las vistas.

Una y otra vez me acordaba de mis responsabilidades: lo que tenía que hacer, cuándo hacerlo, a quién tenía a mi derecha y a mi izquierda. Mientras ensayaba mentalmente mis acciones, el Sea King descendió y después aterrizó. El tripulante había abierto la puerta del todo y nosotros abandonamos el helicóptero y nos lanzamos sobre la hierba húmeda. Durante los pocos minutos de vuelo, el rugido de los motores casi nos había dejado sordos y el Sea King no tardó en elevarse y marcharse. Mientras se desvanecía en el horizonte, recuerdo que me chocó el repentino silencio cuando estábamos haciendo los preparativos finales antes de ponernos en marcha.

Habíamos aterrizado relativamente cerca de la casa, pero no habíamos tenido noticias de los argentinos desde que fueron vistos inicialmente por la Patrulla de Observación de Haddow. No sabíamos si el enemigo había sido reforzado o había abandonado la zona. ¿Tendrían centinelas? ¿Habría otros grupos de enemigos en la zona? Todas estas preguntas quedaban sin contestación y así seguirían. Después de unos cientos de yardas llegamos al punto en que ambos grupos nos separamos y nos dirigimos a nuestras posiciones finales. Cada equipo disponía de unos momentos para preparar los cohetes de 66 mm hasta que una bengala verde desde el grupo de asalto indicaría «abrir fuego». Apresuradamente extendimos y cebamos los cohetes. Finalmente, divisé la bengala verde pálido que describía un arco sobre el edificio. Mis cohetes los tenía a mi derecha y para ver mejor el edificio tenía que colocarme rodilla en tierra. Apunté a la casita de madera y con suavidad lancé el primer cohete. Observé con desencanto cómo atravesaba las finas paredes y salía por detrás sin hacer explosión. Tirando a un lado el lanzador vacío agarré el segundo y lo concentré sobre el edificio principal; al tener la altura de dos pisos, llenaba el punto de mira.

Estábamos a no más de 130 yardas de distancia del edificio y escogí una ventana como referencia de puntería, antes de lanzar el segundo cohete. Otros hombres del grupo estaban disparando granadas de 66 mm y una cayó corta, rebotando sobre la hierba a 20 yardas del edificio antes de hacer explosión sin herir a nadie. Otros tres cohetes alcanzaron las paredes onduladas de la casa practicando un agujero a su través antes de hacer explosión en su interior. Después de dos o tres explosiones apagadas, el edificio entero se conmovió con una explosión poderosa. La fuerza de la detonación reventó el tejado y las cuatro paredes exteriores se desplomaron. La única parte de la casa que quedó en pie fue la chimenea de ladrillo.

Yo todavía no había visto a los argentinos pues









Izquierda: el Cabo S. K. Nicoll (que fue ascendido a sargento en 1984), fotografiado durante un ejercicio de entrenamiento en Noruega. Debajo: el Teniente Callum Murray, jefe del grupo de fuego de Boswell. Abajo, inserto: casa Top Malo, devastada por una tremenda explosión provocada por los LAWs del M & AW Cadre. Trasfondo: un helicóptero Wessex se acerca a Top Malo para evacuar a las bajas después de la incursión.

me hallaba completamente absorto en el disparo de mis dos cohetes; pero me dejé caer, recogí mi Armalite y me dispuse a avanzar. Delante de la casa había un «espacio muerto» de terreno que escondía a todos de mi vista. Sin embargo, los hombres de mi izquierda podían ver al enemigo moverse en esta zona, armados con SLRs y lanzagranadas M79. Yo no estaba enterado del fuego que estaban haciendo los argentinos hasta que el cabo Steve Groves fue alcanzado en el costado, a sólo 10 pies de distancia de donde yo estaba.

Ahora ya veía al enemigo, al lado de un pequeño terraplén, y sobre ellos descargamos toda la potencia de nuestro fuego. Algunos cayeron de golpe pero otros corrieron a buscar donde cubrirse antes de ser alcanzados o derribados. A nuestra derecha ví al grupo de asalto correr colina abajo y sufrir dos bajas: los sargentos Chris Stone y Terry Doylz. Cuando el grupo de asalto pasaba por delante de nosotros cambiamos de blanco al costado izquierdo hasta que ellos estuvieron encima del enemigo. Mientras nosotros nos movimos colina abajo, un hombre se quedó con Steve Groves.

Fue una sensación extraña la de encararnos con el enemigo después de la batalla. La mayoría estaban heridos, algunos de varias heridas de bala. Antes de marchar, desarmamos y cacheamos a todos. A los que tenían heridas graves se les vendó y se les trató con morfina. Hecho esto, se les reunió y se les puso guardia. Con tres bajas por nuestra parte, lo que tenía prioridad era trasladarlos a Ajax Bay para tratamiento. Después de una larga espera, apareció un Wessex y y se llevó a todos los heridos.

Finalmente nos llevaron a todos; pero en vez de regresar a San Carlos, los heridos fueron transportados a Teal Inlet, en donde se interrogo a los prisioneros. Las cosas habían sucedido con tanta rapidez que nadie había tenido tiempo ni para sentarse y ordenar sus pensamientos. Ninguno de nosotros se había dado cuenta plenamente de la importancia y dificultades de la lucha. Sólo se hizo patente más tarde cuando descubrimos que los argentinos formaban parte de las Compañías de Comandos 602.°, una unidad de las fuerzas especiales. Otras patrullas argentinas o bien se rindieron, o regresaron a Puerto Argentino después de enterarse de nuestro ataque, y de los prisioneros conseguimos una valiosa información que constituía un cuadro detallado acerca de Puerto Argentino, de la baja moral del enemigo y lo más importante, las noticas de que el aeropuerto todavía estaba abierto y operando. Nuestros prisioneros fueron los primeros capturados que tenían información reciente y dieron una idea valiosa de lo que estaba sucediendo.

Boswell pensó de nuevo. Todas las otras fuerzas inglesas estaban ocupadas: el 2.° Regimiento de Paracaidistas se estaba curando las heridas después de su victoria en Goose Green, el 40.° Comando se precisaba en San Carlos para el caso de un ataque aerotransportado argentino, el 45.° Comando y el 3.er Regimiento de Paracaidistas estaban descansando después de su épica marcha a través de la Malvina Oriental y el 42.° Comando estaba preparado para hacer un peligroso vuelo a baja altura a través de territorio enemigo.

Sin embargo, el enemigo lo constituían fuerzas especiales y tenían que ser neutralizadas o, de lo contrario, el 45.° Comando, el 3.° de Paracaidistas y el 42.° Comando podrían correr serio peligro. La única respuesta fue enviar elementos de la unidad a asaltar la casa. Boswell, habiendo ordenado a la patrulla de Haddow que permaneciera donde estaba, intentó recoger el resto de sus hombres, pero el contacto radio era imposible debido a la interferencia de la Aurora Austral. Pasó lista a su pelotón administrativo y esa noche dio sus órdenes a sólo 19 hombres para que se apoderaran de un número similar del enemigo.

La operación, tal como Boswell la había planeado, era muy sencilla. Antes de la primera luz, él y sus hombres serían lanzados por un helicóptero Sea King a cierta distancia de la casa Top Malo. La expedición entonces se dividiría en dos grupos: un pelotón de fuego de siete hombres y un grupo de asalto de 12 hombres. El grupo de fuego, bajo el mando de Boswell, allanaría el edificio con la esperanza de que el enemigo estuviera todavía dentro. Y luego el grupo de asalto se lanzaría colina abajo desde su línea de partida para acabar con los defensores supervivientes.

El tiempo, encapotado y con neblina al amanecer del 31 de mayo, prometía ser una ayuda para los Marines Reales pero la escasez de helicópteros obligó a retrasar el transporte que no pudo realizarse hasta las 12,30 horas GMT (alrededor de hora y media después de amanecido). De acuerdo con el sargento Derek Wilson, el piloto no hizo volar al Sea King, más bien lo condujo a una altura media inferior a 8 pies, con el tren de aterrizaje rozando las líneas de cresta y rizando las superficies del agua de los ríos por encima de los que atravesaban los valles en la tierra de nadie.

Los Marines aterrizaron en una hondonada de suelo húmedo y esponjoso, a una milla al sudoeste de la casa Top Malo y empezaron la aproximación a la misma. Boswell se sentía preocupado; ¿estaba el enemigo allí todavía? No había motivo para haberse marchado y, puesto que la patrulla de Haddow no le habían comunicado nada, siguió con su plan. Sin embargo, tenía otras preocupaciones más inmediatas. ¿Había situado el enemigo centinelas en el exterior? Pronto lo sabría. Luego, los Marines espantaron un rebaño de ovejas. Era un mal presagio, pensó uno, pero siguieron avanzando.

A una señal de Boswell —una bengala verde— romperían el fuego con cuatro LAWs y fusiles automáticos

Finalmente, llegaron a la distancia de asalto; una cresta con vistas sobre los cuatro edificios y un pequeño corral que constituían la pequeña colonia de Top Malo. El enemigo únicamente se podía encontrar en uno de los edificios, una casa pintada de blanco de dos pisos; los otros eran casas de madera derruidas y por su aspecto desiertas. Todo estaba en silencio. Habían logrado la sorpresa total.

MONTAÑERO JEFE

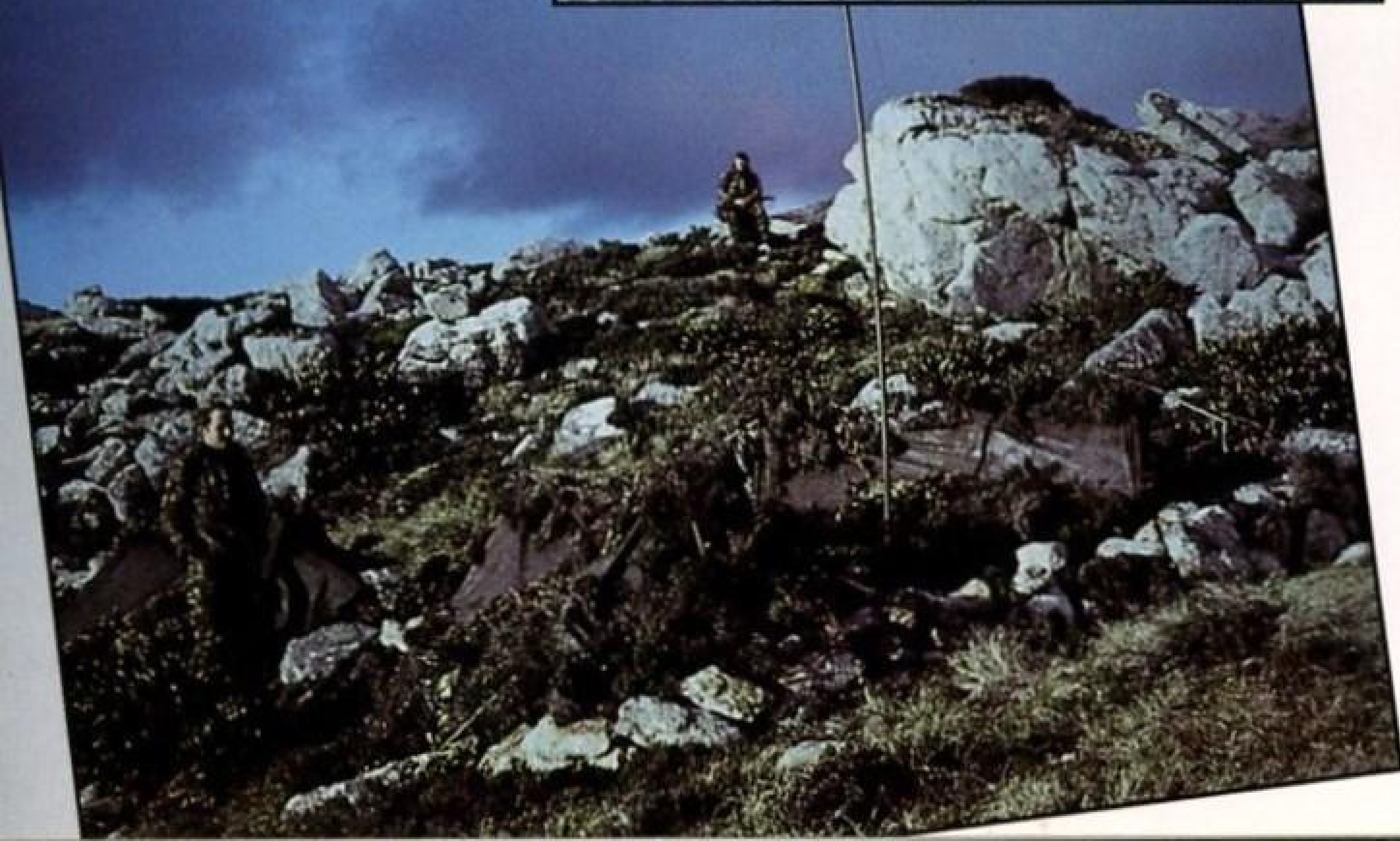
La cualificación que distingue a un miembro de la Unidad de Guerra de Montaña y en el Artico (M & AN) de los otros Marines, es la insignia de Montañero Jefe. Existen dos niveles: ML 1 y ML 2. Cualquier marine para ser considerado para entrenamiento para ML 2 debe de tener aprobado un curso de comando junior. Este curso dura once meses y comienza todos los meses de septiembre. Con unas semanas de escalada en St. Just en Cornwalles. Desde allí al montañero en fase de entrenamiento se le envía a Capel Curig en Snowdonia en donde la escalada es más dura y las condiciones más severas. Si lo superan van a las Hébridas a aprender técnicas de supervivencia en combate y, después de un curso de evasiones y fugas se le enseña cómo resistir los interrogatorios. Desde enero a marzo, siguen un curso de esquí en Noruega, para desarrollar técnicas de trepa por la nieve y el hielo. En Escocia y en los Alpes llevan a cabo otros ejercicios de montañismo. Luego van a Brize Norton de la RAF a aprender los puntos más destacados de las técnicas paracaidistas. Si lo supera se le permitirá pasar al curso ML 1, después de que pase el curso de mandos en Lymspstone. Ascendido a sargento o a un grado superior, el aspirante a ML1 regresa luego a Cornwall y a Gales para entrenar una nueva hornada de ML2. Después de esto va a Noruega en calidad de instructor militar de esquí o de supervivencia ártica, agregado a una compañía de fusileros; finalizando el curso en Ben Nevis.

El pelotón de tiradores iniciarían la acción. Entre los siete hombres disponían de un fusil de franco-tirador, tres SLRs y tres Armalites. Además llevaban tres lanzagranadas M79 y ocho lanzacohetes LAW. A la señal de Boswell —bengala verde— se abriría el fuego con una salva de cuatro LAWs, se acribillaría el edificio con fuego de fusil automático y entonces se lanzarían los cuatro cohetes. El grupo de asalto luego avanzaría en formación táctica (por parejas, con un hombre avanzando cinco pasos, tirándose al suelo y con fuego de fusil cubriendo a su compañero para que éste avanzara a su vez para desalojar el edificio. Boswell echó una última mirada, en busca de espacios muertos y posibles rutas de escape del enemigo, luego ordenó a sus hombres que calaran la bayoneta y lanzó la bengala.

La potencia de fuego era devastadora. La primera salva de LAWs cogió al enemigo completamente

Abajo: cualquier fuerza operando en el Artico quedaría paralizada de no poseer unas técnicas muy desarrolladas en trepar en nieve y hielo. Al pie: una base de campaña de la Unidad M & AW astutamente camuflado en las Malvinas.





por sorpresa, tres de los cohetes alcanzaron el edificio produciendo en él grandes agujeros. Se desató el infierno. En contra de los artículos de prensa ingleses los argentinos no eran reclutas incompetentes y sin instrucción. Estos hombres salieron luchando y disparaban con maestría. Algunos corrieron hacia el cauce del río enfrente de la casa mientras otros se dirigían a la zona muerta enfrente y ligeramente a la izquierda del pelotón de fuego.

Se disparó la segunda salva de LAWs, pero sólo de tres esta vez —el cuarto saltó de las manos del sargneto McLean por una bala enemiga. Hubo suficiente, no obstante, para arrancar el tejado del edificio. Mientras el primer grupo seguía haciendo fuego a toda velocidad, Boswell ordenó al grupo de asalto que disparara dos LAWs; entonces dio la orden a sus hombres para empezar a avanzar colina abajo.

Tal como resultó después, el grupo de asalto atacó de frente la casa, disparando desde la cadera.

El sargento Devek Wilson lo recuerda como un asalto «de reglamento» por el flanco derecho, pero vio poco de él. Como tirador de lanzagranadas M79 del grupo de asalto, corría lanzando granadas sobre el edificio al enemigo de detrás de la casa para luego echarse al suelo y volver a cargar. Llevó cierto tiempo recorrer las 100 yardas de bajada hasta el edificio pues los argentinos estaban haciendo un intenso fuego siendo derribados dos Marines Reales en rápida sucesión: el sargento Terry Dogle del grupo de asalto recibió una herida en el brazo derecho al levantarse para echar una granada, mientras que el sargento Stone, que había dado un rodeo junto con el resto del pelotón de fuego con el fin de encontrar un mejor campo de tiro, recibió una bala de un fusil FN/FAL en el pecho. El cabo Holleran se armó de coraje y fue en ayuda de Terry Dogle, sin hacer caso de las balas que estaban silbando a su alrededor.

El argentino se negó a entregarse hasta que fue herido por cuarta vez por las balas de 5,56 mm de Boswell

En estos momento el suelo estaba lleno de vainas y heridos de ambos bandos. Los argentinos después de un feroz combate se habían retirado al río y algunos se habían rendido. Cuando el grupo de asalto barrió la colonia y se trasladó hacia el cauce, el pelotón de fuego dio un rodeo por su izquierda y comenzó a hacer fuego de enfilada sobre el flanco derecho de los argentinos.

Pero muchos de los enemigos siguieron luchando; otro marine, el cabo Steve Groves, fue derribado por un disparo en el pecho quedando tumbado a plena vista del enemigo.

Boswell se destacó del frente y fue uno de los primeros en llegar al cuerpo a cuerpo con el enemigo. El segundo jefe de los argentinos disparaba su FN hacia Boswell, el cual le devolvió el fuego con su propio Armalite. Los dos se enfrentaron y mientras que Boswell resultó ileso, el argentino se negó a entregarse hasta que fue herido por cuarta vez por una de las balas de 5,56 mm de Boswell la cual rebotó en el fusil del otro rasgándole la frente. Para Boswell, esta fue la confirmación de la falta de energía de la bala de 5,56 mm del Armalite en comparación con la munición de 7,62 mm disparada por los fusiles FN utilizados tanto por los ingleses como por los argentinos.

El hombre herido por Boswell fue el último de los siete argentinos que resultaron heridos. Cinco habían muerto. Al igual que los otros había combatido valientemente y su ejemplo iba a ser seguido por

La casa Top Malo

Unidad de Guerra de Montaña y en el Artico
31 de mayo de 1982

En Top Malo, una granja aislada a unos 20 km al noroeste de Bluff Core, 19 hombres de la Unidad de Guerra de Montaña y en el Artico, se apoderó de un grupo de élite de las Fuerzas Especiales argentinas, sorprendiéndoles con un ataque con cohetes y rodeándoles con un asalto clásico por el flanco derecho.



Clave:

- Unidad de Guerra de Montaña y en el Artico.
- Unidad de Fuerzas Especiales de la Argentina.
- Posición defensiva argentina durante el combate.
- Línea de fuego

Grupo de fuego

1

Casa exterior

Casa Top Malo

Grupo de asalto

Corral

2

3

Ataque con cohetes

31 mayo 12,30 La Unidad de Guerra de Montaña y en el Artico abandona su base en San Carlos en un helicóptero Sea King, aterrizando a 1,5 km al sudoeste de la Casa Top Malo y entrando en posición en dos colinas con vistas sobre la misma.

01,30 El grupo de fuego comienza el ataque con cohetes LAW y fuego de fusil. Los cohetes alcanzan al edificio y las Fuerzas Especiales argentinas del interior salen disparando.



Combate

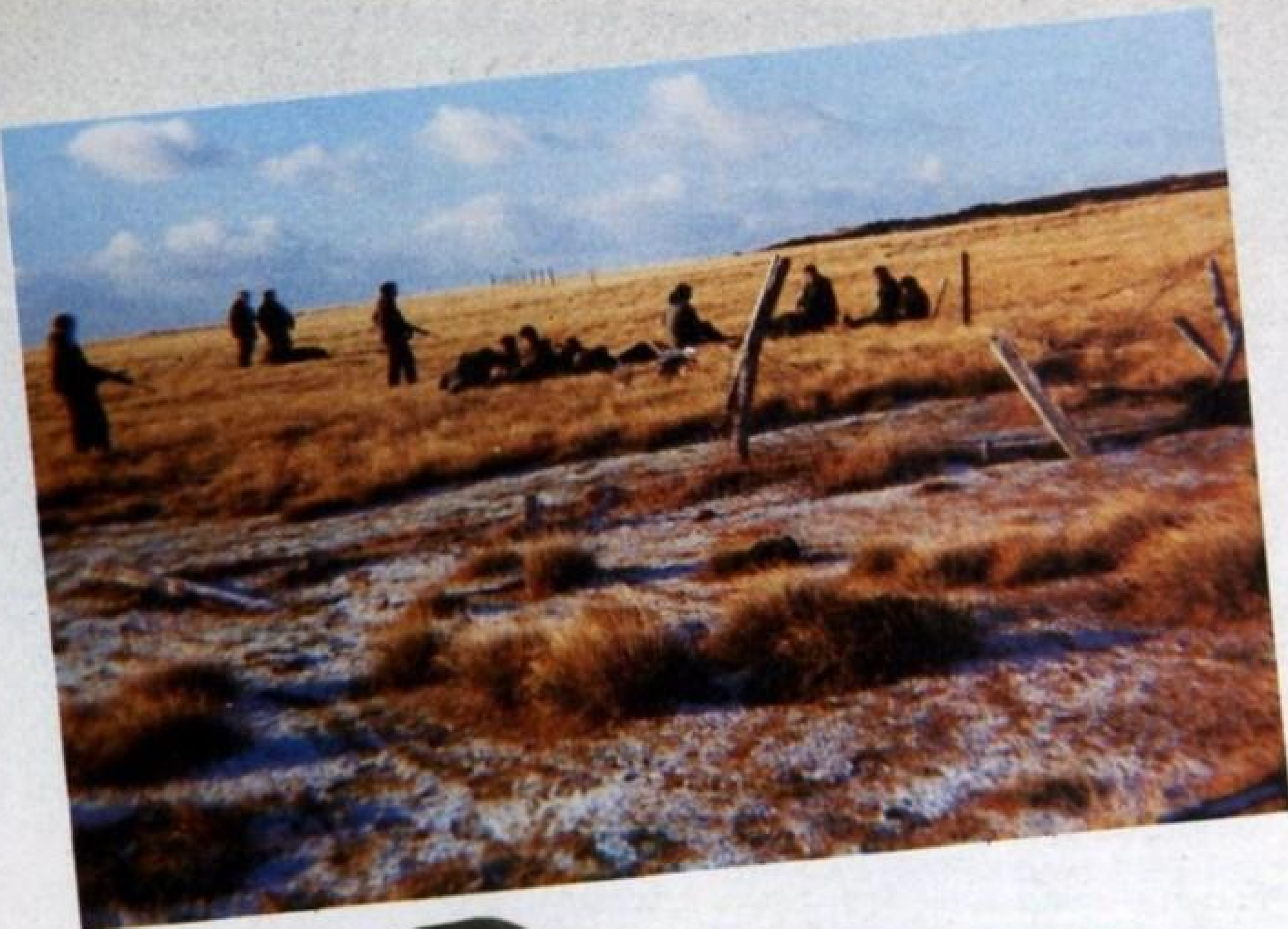
Mientras que los argentinos se retiraban a la vaguada enfrente de la casa, el grupo de asalto entra al ataque. Los marines cargan a lo largo de la pendiente de 100 m hasta la casa, haciendo fuego en movimiento. El enemigo opone una defensa tenaz y resultan heridos dos marines, pero el cuadro avanza a través de la colonia.



Rendición

Desde sus posiciones en la vaguada algunos de las Fuerzas Especiales continúan resistiendo el avance de los marines. El grupo de fuego entra en posición para salpicar al enemigo con fuego de enfilada y el grupo de asalto entra al combate cuerpo a cuerpo. Al llegar a la posición, el número de muertos argentinos es de cinco y el resto se rinden.





los otros argentinos durante las batallas nocturnas alrededor de Puerto Argentino. A semejanza del 2.° Regimiento de Paracaidistas en Goose Green, la unidad M & AW había descubierto lo valientes y expertos que podían ser los argentinos.

Pero la 602.ª Compañía tuvo varias equivocaciones; el tiempo extremadamente frío, en opinión de su jefe ahora muerto, hacía que la probabilidad de un ataque inglés fuera muy remota y por esta razón no había situado centinelas en los puntos altos del terreno cubriendo la casa. Esto le fue explicado a Boswell por el segundo jefe y continuó diciendo que tenía familiares ingleses y había estado haciendo cursos de especialización en Inglaterra. Boswell le gritó: «¿Por qué diablos no has aplicado alguna de las malditas lecciones que aprendiste entonces?» Después de la batalla, las bajas argentinas y de la unidad fueron transportadas a Ajax Bay mientras que los prisioneros no heridos regresaron con el resto de la Unidad al nuevo cuartel general de la brigada en Teal Inlet, y los Marines continuaron su trabajo. Presionando hacia la vanguardia del eje principal, las escuadras de cuatro hombre tenían que soportar el tiempo cada vez peor mientras informaban acerca de los movimientos del enemigo y solicitaban ataques aéreos, fuego de artillería y de mortero sobre cualquier cosa que se moviera. Fue un OP (puesto de observación) de la M & AW que observó al solitario Chinook transportando elementos del 2.° de Paracaidistas a la vanguardia de Fitzroy, donde un helicóptero Chinook propio no tenía nada que hacer. Sólo los ojos de águila del cabo con la ayuda de sus prismáticos evitó que el helicóptero y sus 82 pasajeros fueran destruidos por la mezcla de fósforo blanco y alto explosivo que los artilleros ingleses estaban preparando para lanzar sobre él.

Más tarde, fueron los OPs de la Unidad M & AW, junto con sus colegas de las SAS y SGS, quienes solicitaron fuego de contrabatería que neutralizó varios cañones argentinos durante los combates finales de las montañas que rodean Port Stanley.

El general Leopoldo Galtieri cometió una gran cantidad de equivocaciones antes y durante el conflicto, pero, como demostró Top Malo, uno de los peores fue la elección del momento.

Arriba: prisioneros argentinos inconsolables se acurrucan al viento helado bajo las armas de la Unidad M & AW. Abajo: un prisionero, con la cara tapada con su gabardina es conducido a Teal Inlet. Abajo a la derecha: dos argentinos que murieron en la pugna por las Malvinas.



El Uss Barb (submarino americano) fue el azote de los mares japoneses y hundió un número récord de barcos enemigos durante la guerra en el Pacífico.

ARRIBA PERISCOPIO



USS BARB

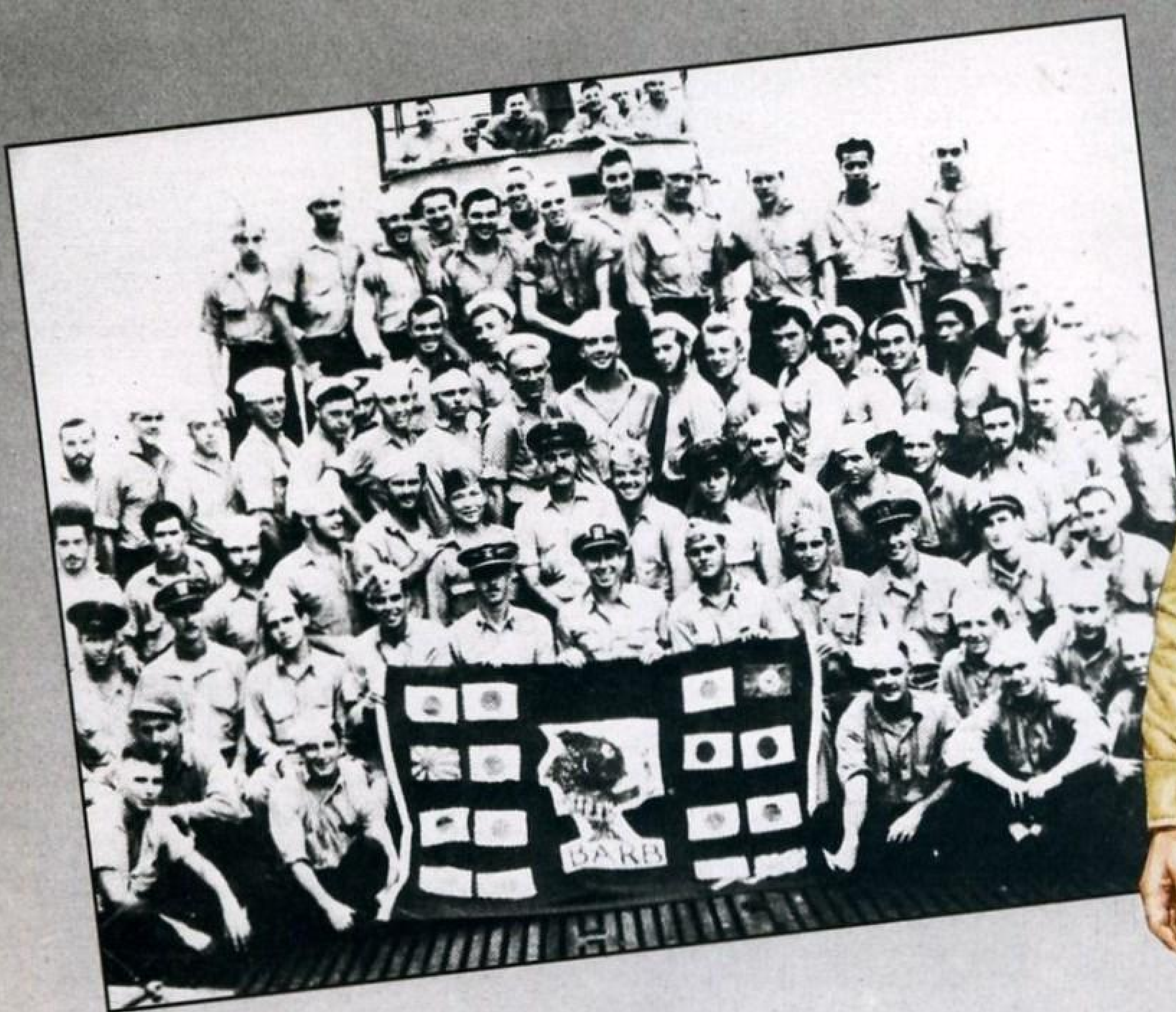
El USS *Barb* era la 9.ª unidad de la clase Gato, el submarino standard de la Marina USA al comienzo de la II Guerra Mundial. Comenzado en Groton, Connecticut, en junio de 1941, fue botado en abril de 1942 y entró en servicio sólo 2 meses después. Estos submarinos tenían 1.525 Tm de desplazamiento y una velocidad máxima de 20 nudos. Con una tripulación de 80 personas, cada submarino llevaba tubos de torpedo de 10,21 pulgadas, un cañón de 5 pulgadas y otro de 40 mm.

Después de entrar en servicio, el *Barb* completó sus pruebas marinas en la base de New London en septiembre de 1942. Unas pocas semanas después, él y otros 5 navíos formaron el 50 Escuadrón submarino para tomar parte en la invasión de Africa del Norte.

En el verano de 1943, después un período en aguas europeas, el *Barb* fue enviado al escenario del Pacífico. Navegando desde bases en Pearl Harbor, Guam y Midway hasta el fin de la guerra, el *Barb* estableció una serie de patrullas con mucho éxito contra los navíos japoneses de superficie que actuaban en el Pacífico occidental. Para agosto 1945, el *Barb* había enviado 90.000 Tm de buques enemigos al fondo del océano.

El navío quedó fuera de servicio brevemente a principios de 1946 pero volvió al mar como submarino de entrenamiento en 1951. En diciembre de 1954, el *Barb* fue transferido a la Armada italiana bajo el Programa de Ayuda Mutua. Como *Enrico Tazzoli,* sirvió sin incidentes hasta 1972, cuando fue finalmente retirado y desguazado en 1973.

Arriba se muestra la insignia de combate submarino de la Armada USA, otorgada a oficiales y soldados que completaban una o más misiones en las que su navío hundiese al menos un barco enemigo, o completasen una misión de combate de igual importancia.





A principios de 1944, dos años después del catastrófico ataque a Pearl Harbour, las fuerzas armadas americanas se dirigían al mismo corazón del imperio japonés en el Pacífico. En el mar, los poderosos grupos de asalto anfibio eran «trampolines» para la victoria y los acorazados estaban convirtiendo en ruinas las defensas del enemigo. En el aire, los cazas y los bombarderos desde los portaaviones estaban imponiendo su sello especial de derrota sobre la Marina Imperial Japonesa.

La guerra en el Pacífico, sin embargo, tenía otra dimensión: la guerra silenciosa llevada a cabo por la flota de submarinos americanos. Solos o en manadas, éstos andarines de la sombra erraban a voluntad, acechando barcos mercantes y buques de guerra navegando entre los distantes puestos avanzados japoneses. Un submarino en particular, el *USS Barb*, iba a ganar una terrible, casi inigualable reputación como cazador, mandado por el Capitán de corbeta Eugene B. Fluckey, cuyo apodo iba a cambiar de «Gene» a «Lucky» a medida que el barco conseguía más triunfos. El *Barb* iba a convertirse en uno de los submarinos con un mejor récord durante la II Guerra Mundial.

Una de las patrulla más triunfales del *Barb* empezó el 21 de mayo de 1944. Después de soltar amarras en la base naval de Midway el barco se dirigió hacia las islas Kuriles, en el Pacífico septentrional en busca de presa.

Página anterior, arriba: con las banderas al viento, el *USS Barb* se desliza suavemente por la rampa el 2 de abril de 1942 en el comienzo de su carrera triunfal durante la que despachó al fondo del mar más de 90.000 toneladas de barcos japoneses. Página anterior, debajo: los últimos momentos de un buque carguero japonés. Arriba: la tripulación del *Barb* despliega orgullosamente su bandera de combate en 1944. La bandera proclama el hundimiento de dos buques de guerra, 13 mercantes y un barco alemán. Debajo: *El USS Barb* látigo del Pacífico.

Capitán de Fragata, Eugene B. Fluckey, USS Barb, 28 de abril de 1944, 17 de agosto de 1945.

El Capitán de Fragata Fluckey lleva el uniforme de verano caqui claro, gorra de instrucción de verano para oficiales y zapatos de piel negros. La hoja plateada del cuello de su camisa indica su empleo de Capitán de Fragata y en la parte superior de su bolsillo izquierdo lleva la insignia metálica de oficial de submarinos.



Diez días después de hacerse a la mar un vigía hizo la primera observación, un gran petrolero en el mar de Okhostk, pero fue identificado como ruso. Más tarde, aquel día, fue avistado otro barco, pero cuando el submarino se situaba en posición de ataque, lo divisó un avión enemigo y Fluckey tuvo que sumergirse para evitar las bombas y las cargas de profundidad. En vez de interrumpir el ataque, sin embargo, regresó a la profundidad de periscopio y disparó una salva de tres «peces» que alcanzaron el objetivo. La víctima del *Barb* era el Koto Maru de 1053 toneladas.

Apenas había desaparecido el Koto Maru cuando se divisó el humo de otro barco, y Fluckey llevó el barco a la superficie con la esperanza de poder alcanzarlo y hundirlo. Sin hacer caso del fuego de ametralladora llegó a la distancia del lanzamiento y entonces se sumergió para disparar otra mortífera salva de torpedos. La segunda víctima era el carguero Madrás Maru (3802 toneladas).

El 2 de junio, después de un ataque sin éxito, el *Barb* sufrió un serio contraataque con fuego de cañón y cargas de profundidad, pues su objetivo resultó ser un buque escolta, pero logró evitar ser alcanzado y se dirigió a las aguas heladas alrededor de las islas Kuriles del norte. Aquí en medio de tempanos de hielo de hasta 60 pies de altura y con visibilidad reducida debido a la espesa niebla y calima, Fluckey se las apañó para penetrar el fondeadero en Sakayohama pero lo encontró vacío de embarcaciones. El 11 de junio dio caza a dos arrastreros a través de los témpanos de hielo y los hundió con fuego de cañón. Inmediatamente después se divisaron dos penachos de humo en el horizonte y ahí fue Fluckey en su persecución.

Después de una caza de cuatro horas, los objetivos estaban lo suficientemente cerca para su identificación, resultando ser dos barcos mercantes. Fluckey hizo el disparo triple, usual del barco de cabeza. Un torpedo alcanzó la popa, deteniéndolo, pero el *Barb* giró a babor para dispararle tres torpedos al segundo barco y lo alcanzó detrás de la chimenea y en popa. Este era el Totem Maru de 3823 toneladas. Fluckey todavía estaba decidido a hundir el primer barco y empleando sus tubos de popa disparó dos torpedos más. Un impacto ocasionó una explosión tremenda destruyendo al Chihaga Maru de 1161 toneladas.

Dos días más tarde, quedándole sólo dos torpedos de popa el *Barb* fue capaz de hundir el carguero Takashima Maru de 5633 toneladas. El Barb luego regresó a Midway el 5 de julio, habiendo hundido siete barcos enemigos en sólo seis semanas.

A pesar de estos triunfos, cuando Fluckey sacó el *Barb* al mar en su siguiente patrulla formaba parte de un grupo ensayando una nueva táctica. Con el nombre de Agrupación Táctica 17,6, era una versión en tres barcos de los submarinos alemanes «manada de lobos» bajo el mando del Capitán «Ed» Swineburne. Inevitablemente, las tripulaciones del *Barb*, *Tunny* y *Queenfish* llegaron a calificarse como «Los Extirpadores de Ed» y el *Barb* y el *Queenfish*, se convirtieron en el «Boob» (lobo) y el «Queenfish» (pez raro).

A medida que el buque se sumergía, el barco de guerra japonés rugió por encima no colisionando con el submarino por unos pocos pies

Los tres submarinos salieron de Pearl Harbour para Midway el 4 de agosto y de la isla, el 10 de agosto después de pasar un día repostando. Iban para los estrechos de Luzón, una zona conocida ya como el «Colegio de los convoys», en formación de escolta, con una separación de 20 millas. El *Barb* pasó por los estrechos el 23 de agosto y se dirigió a la ruta marítima Manila-Hong Kong donde los Extirpadores iban a reunirse con los «Ben's Busters» y los «Donk's Devils», otros dos grupos de submarinos en un ataque a un convoy de ocho barcos japoneses.

Con más submarinos que objetivos, era importante la disposición previa. Fluckey había maniobrado hacia una posición a babor y en la columna central del convoy cuando su operador de sonar informó de torpedos que se acercaban con una orientación constante. Al darse cuenta que debían ser «peces» disparados por uno de los otros barcos, Fluckey ordenó «abajo el periscopio» para evitar los torpedos y milagrosamente pasaron por encima sin detonar.

Alertados por el ataque, el convoy dio un giro pronunciado al este, pero esto llevó los barcos a la línea de tiro del *Barb* y se le obsequió a Gene Fluckey un blanco ideal para un submarino. El primer «pez» del lanzamiento de torpedos alcanzó a un buque petrolero y los otros dos a un carguero. Luckey no se durmió en los laureles, y pasó las cinco horas siguientes acechando a los barcos supervivientes. Con gran disgusto por su parte, tan pronto consiguió una posición de fuego, un ave marina se posó sobre el periscopio y extendió las plumas de su cola sobre la abertura. La orden de «abajo el periscopio» obligó al ave a salir volando; pero el nuevo «arriba el periscopio» sencillamente atrajo de nuevo el pájaro a su pedestal. Después de varios intentos fallidos de expulsar al pájaro, encontró la solución: se izó el periscopio de búsqueda ofreciendo un pedes-



TORPEDOS

Durante las primeras etapas de la guerra en el Pacífico, los esfuerzos de los submarinos de la Armada americana para hundir barcos enemigos se vieron oscurecidos por torpedos defectuosos en los que no se podía confiar. Al ser disparados muchos se desviaban 10 pies por debajo de la profundidad a la que estaban destinados y pasaban por debajo del objetivo sin explosionar. Además, los detonadores magnéticos fallaban y los torpedos a menudo no seguían la ruta correcta. Parte del motivo de este triste espectáculo era debido a que en tiempo de paz los ejercicios se hacían con cargas lastradas, colocadas a los torpedos ajustados para pasar por debajo del barco. Aunque estas medidas carecían de importancia en pruebas del equipo de propulsión y direccional, no daban idea para evaluar la potencia destructiva de un torpedo. Los torpedos americanos estaban dotados de dos tipos de detonadores: de percusión y magnéticos. El primero se activaba cuando el torpedo chocaba con un objetivo, el segundo por alteraciones en el campo magnético terrestre producidas por el casco de un barco. Ambos sistemas no eran fiables y eran propensos al fallo. Por medio de un proceso de ensayo y errores, se fueron limando estas deficiencias, pero no fue hasta la introducción del torpedo eléctrico y la etapa final de la guerra, que los submarinos americanos estuvieron armados con un torpedo plenamente eficaz. La entrada en servicio del nuevo torpedo se retrasó sin embargo, a causa de dudas acerca de su baja velocidad de 28 nudos que quedaba comparada desfavorablemente con la de 40 nudos del tipo antiguo. Esta dificultad fue soslayada con la introducción de una computadora de dirección de fuego.

tal al pájaro y esto dejó libre el periscopio de ataque para el resto de la acción. Después de tales vicisitudes, logró el éxito contra el Okuni Maru de 5633 toneladas y el *Barb* logró escapar de las cargas de profundidad de su escolta.

El 15 de septiembre los «Ben's Busters» descubrieron para su consternación que habían hundido dos barcos de tropas cargados de prisioneros ingleses y australianos y, en respuesta a las órdenes del Mando de Submarinos del Pacífico (COMSUBPAC), el *Barb* y el *Queenfish* se dirigieron a la zona a recoger supervivientes. Mientras corrían al rescate, los dos navíos se toparon con un convoy. Mientras el *Queenfish* atacaba sumergido, el *Barb* entró en superficie al amparo de la obscuridad, usando el radar para seguir al convoy.

Al maniobrar para conseguir un disparo de «solapamiento» Fluckey identificó dos objetivos de alta prioridad, un petrolero y un pequeño portaaviones. Incluso así «Lucky» (afortunado) Fluckey tuvo que hacer honor a su apodo; mientras se preparaba para el disparo un vigía divisó un escolta enemigo de la clase Chidori acercándose a toda máquina de forma amenazadora, a menos de 1.000 yardas de distancia. Fluckey se mantuvo sereno y dio la orden de disparar los seis tubos de proa antes de «quitar el tapón». A medida que el buque se sumergía, el barco de guerra japonés rugió por encima no colisionando con el submarino por unos pocos pies. Siguió un intervalo mientras los torpedos se dirigían a sus objetivos y entonces hubo dos explosiones seguidas de tres más y de los inconfudibles sonidos de un barco grande haciéndose pedazos. Los primeros torpedos habían hundido al petrolero de 11.177 toneladas Azusa Maru y el segundo al Unyo, un portaaviones de escolta de 20.000 toneladas.

La tarde siguiente, los vigías informaron de varios botes salvavidas y que resultaron ser los infortunados prisioneros a quienes estaba buscando el *Barb*. Los 14 supervivientes se hallaban en un estado espantoso, habiendo soportado cinco días angustiosos, más terribles que el mal trato recibido durante tres años de cautiverio. Después de que el *Queenfish* recogiera otros ocho supervivientes, los dos buques se dirigieron a Majuro Atoll a toda máquina.

En un mes, los tres grupos de submarinos habían hundido 150.000 toneladas de barcos mercantes japoneses así como un cierto número de barcos de guerra. En su informe, Gene Fluckey no hizo nada para minimizar los riesgos que el *Barb* y los otros buques habían corrido. Su barco había sufrido cinco





GUERRA DE SUBMARINOS

Debido a que las bases de submarinos eran escasas y muy lejos una de otra en los Estados Unidos, la Armada americana se dedicó a la construcción de barcos de largo recorrido, capaces de operar sobre grandes distancias durante largos períodos. Los submarinos americanos tenían de promedio, una autonomía de 10.000 millas y llevaban provisiones para 60 días.

Inicialmente, las patrullas estaban confinadas a la zona alrededor de las Filipinas, las aguas al este del Japón y los estrechos que separaban las islas. Sin embargo, como cada vez era más difícil hallar un objetivo, los submarinos empezaron a operar a través de todo el Pacífico, incluyendo el mar de la China.

A diferencia de los submarinos alemanes que operaban en el Atlántico, los submarinos americanos pudieron llevar a cabo la mayoría de sus ataques en la superficie en las primeras etapas de la campaña naval. Hasta marzo de 1942, los barcos mercantes enemigos se hacían a la mar independientemente, sin protección de barcos de guerra. El mes de julio siguiente los japoneses hicieron sus primeros intentos para el funcionamiento de un sistema de convoy, pero no fue hasta noviembre de 1943 en que se organizó un servicio regular de protección por medio de escoltas antisubmarinas. Para oponerse a estas medidas, la Armada americana constituyó grupos de hasta cinco

Abajo a la izquierda: apropiándose de una hoja de un libro de texto alemán, los submarinos americanos comenzaron a patrullar en grupos . «Manadas de lobos». Aquí una unidad de un grupo de submarinos arrastra a su costado un buque mercante japonés para recoger supervivientes. Izquierda: misión de rescate. Prisioneros de guerra aliados agotados son subidos a bordo del *Barb* a continuación del desafortunado hundimiento por los «Ben's Busters», de dos transportes de tropas japonesas cargados de prisioneros ingleses y australianos. Abajo: negra y amenazadora, la proa del USS Barb asoma a la superficie durante una patrulla en el Pacífico.

bombardeos, 141 cargas de profundidad y fuego de cañón, para no hablar de los torpedos del *Redfish* y el *Sealion*.

Todavía bajo el apoyo de un nodriza de submarinos en Majuro Atoll, el *Barb* levó anclas para su décima patrulla a finales de octubre de 1944. Ahora formaba parte de un nuevo grupo de submarinos conocido como «Laughlin's Loopers», en compañía de su viejo camarada el *Queenfish* y el *Picuda*, apodado «Peculiar». El 10 de noviembre, hizo blanco en el crucero mercante armado Gokuku Maru de 10.438 toneladas con dos torpedos, y cuando el buque escorado trataba de varar el submarino salió a la superficie y le disparó con el cañón de cubierta. Dos torpedos posteriores fallaron pero después de que un tercero lo alcanzó el infortunado barco volcó y se hundió.

Durante la noche del 11-12 de noviembre, mientras estaba de servicio de «Salvavidas» para rescatar tripulaciones aéreas derribadas durante ataques al Japón, el *Barb* descubrió un convoy de 11 barcos, escoltado por cuatro destructores. En el primer ataque disparó cuatro torpedos a dos objetivos, pero la mar alta hizo que los torpedos se desviaran y no se registrara ningún impacto. Un segundo ataque dos horas y media más tarde, produjo otro «solapamiento», pero esta vez los torpedos de Fluckey hundieron a los grandes barcos mercantes Gyokuyo Maru y Maruo Maru.

En su patrulla siguiente, el *Barb* salió desde Guam, llegó a la parte sur del mar de la China Oriental y, mientras patrullaba en la parte norte del estrecho de Formosa el mediodía del 8 de enero de 1945, hizo contacto con un convoy que se dirigía al sur después de cinco penosas horas de rastreo y pudo finalmente disparar una salva completa de seis torpedos a dos blancos. Se registraron cuatro impactos, pero el tercero causó una explosión lo bastante grande para balancear fuertemente al submarino. En las propias palabras de Fluckey fue una «asombrosa erupción por una sacudida terrestre. En el buque se produjo un gran vacío. El personal en las salas de control dijo que sintieron como si fueran succionados hacia la escotilla.» El mismo sintió que el aire salía de sus pulmones en torbellino, pero de alguna forma se apañó para dar la orden «avante a toda máquina». El blanco parecía más una bomba de fósforo que un barco —astillas y restos llenaban el agua cuando la explosión iluminó el cielo nocturno. La víctima era el Shinyo Maru, aparentemente cargado de munición.

Como los japoneses ahora estaban sufriendo grandes pérdidas por culpa de los submarinos americanos equipados con radar, llevaban convoyes costeros cerca de la orilla durante el día y anclaban en varaderos de poco calado durante la noche, confiando que la poca profundidad del agua mantendría alejados a los grandes submarinos americanos. Durante las primeras horas de la mañana del 23 de enero, el *Barb* consiguió entrar en el puerto de Namkwam y encontró unos 30 barcos amarrados. Disparó los cuatro torpedos de proa que le quedaban y los cuatro torpedos de popa al conjunto y se escucharon ocho explosiones. Desgraciadamente, los japoneses no guardaron registros de los resultados y la única víctima identificada oficialmente fue el buque de carga de 5.244 toneladas Taiku Maru. Fue después de esta incursión, que le fue impuesta al teniente de navío Fluckey la medalla de honor del Congreso y la tripulación entera del *Barb* recibió la citación presidencial a la unidad.

En la fecha en que el *Barb* comenzó su última patrulla el 8 de junio, los barcos mercantes japoneses habían desaparecido por completo. Las minas situadas por la aviación y los submarinos tenían prácticamente sellados los puertos principales y las pérdidas de los petroleros significaron una gran escasez de combustible para los barcos de guerra enemigos. El nudo se estaba estrechando y la zona de patrulla del *Barb* estaba en las islas del Japón, al norte de Hokkaido y al este de Skhalin (Karafuto). Hundió dos barcos pequeños con fuego de cañón el 21 de junio, y aquella tarde se trasladó a una posición tres millas al exterior del pequeño puerto de Shari en la costa norte de Hokkaido y disparó una docena de cohetes de 5 pulgadas al interior de la ciudad, la primera utilización de tales armas por un submarino americano.

Después de hundir a un barco pequeño y llevar a cabo dos bombardeos más, el *Barb* hundió al buque de carga de 2820 toneladas Sapporo Maru el 5 de julio, seguido por dos pequeños barcos. El 18 de julio hundió una escolta de 800 toneladas, el Kaibokan n.° 112. A pesar de estos éxitos, Fluckey parecía destinado a perder su apuesta de que hundiría 15 barcos durante la patrulla. Un arrastrero alcanzado por fuego de cañón el 26 de julio rehusaba obstinadamente a hundirse, y al ser descubierto todavía a flote, el *Barb* les disparó toda su munición en vano. Para hundirlo y ganar su apuesta al primer teniente, Fluckey bajó su velocidad a 5 nudos y suavemente golpeó el casco incendidado para enviarlo al fondo.

Fue el último acto hostil de la guerra para Fluckey y sus hombres y el *Barb* regresó a Midway el 2 de agosto. Había hundido más de 90.000 toneladas de barcos japoneses, uno de los récords más altos que cualquier otro submarino americano.



submarinos para acechar a los barcos mercantes del enemigo. La superioridad técnica, daba gran ventaja a los americanos. La lista de pérdidas inflingidas a los japoneses fue enorme. Además de hundir más de 200 barcos de guerra, los submarinos americanos dieron cuenta de 1.079 navíos mercantes de más de 500 toneladas, aniquilando virtualmente la flota de suministros del enemigo. Su ofensiva bajo las aguas, dirigida principalmente contra petroleros, arruinó el esfuerzo guerrero del Japón y tuvo un impacto decisivo en el resultado de la guerra en el Pacífico. El coste para los americanos fue notablemente bajo; los japoneses solamente destruyeron 45 submarinos.

RECONOCIMIENTO FOTOGRAFICO

Las primeras fotografías que se tomaron desde una plataforma aerotransportada fueron el trabajo del fotógrafo francés Felix Tournachon, el cual obtuvo buenas vistas de París desde la cesta de un globo en 1856.

Seis años más tarde se produjo la primera aplicación militar de esta técnica cuando se utilizaron fotografías aéreas de Richmond en Virginia durante la Guerra Civil americana. Fotografías idénticas cubiertas con un cuadriculado estaban en poder de un observador desde un globo sobre la ciudad y en poder del personal del Cuartel General del Ejército en tierra y cualquier movimiento observado desde el aire era señalado a los de tierra los cuales lo situaban con referencia al cuadriculado.

En 1909 y en 1913 el Cuerpo de Vuelo Real Británico tomó por primera vez fotos fijas desde un avión por medio de una cámara instalada en un aparato Farman. En la I Guerra Mundial los aviones de reconocimiento fotográfico se utilizaron ampliamente por encima de las trincheras y se emplearon cada vez más las combinaciones sofisticadas de cámaras horizontal y oblicua para obtener la información más útil.

Entre guerras, las cámaras aerotransportadas se utilizaban principalmente para la elaboración de mapas y enseguida que comenzó la II Guerra Mundial fueron extremadamente importantes para las redes de información de ambos lados. Aunque la Luftwaffe disponía de un equipo excelente, la RAF hizo mejor uso de las técnicas de visión estereoscópica (análisis de pares de fotografías solapadas) e interpretación fotográfica. Desde la guerra, el reconocimiento ha avanzado de tal forma que resulta irreconocible. El mayor adelanto se registró en la fotografía a gran altura, lo que condujo al desarrollo en 1966 del Mach 3 SR-71 de las Fuerzas Aéreas Americanas que llevaban asimismo radar y sistema de reconocimiento por infrarrojos.

ESPIAS A GRAN VELOCIDAD

La Unidad de Reconocimiento Fotográfico de la Real Fuerza Aérea (RAF) vigilaba de cerca los esfuerzos bélicos alemanes moviéndose en el espacio aéreo enemigo en Spitfires adaptados especialmente para ello

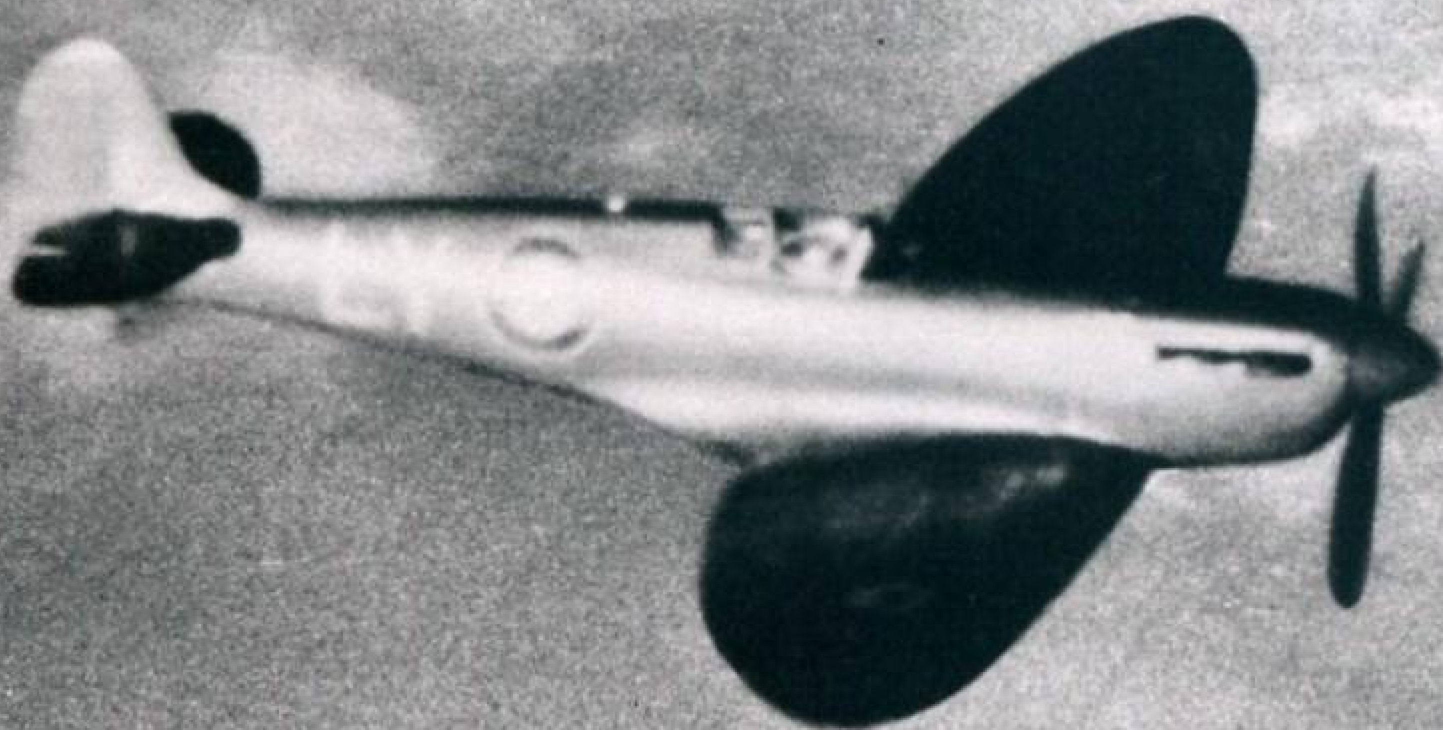
En agosto de 1939 poco antes de estallar la II Guerra Mundial el oficial de vuelo Maurice «Shorty» Longbottom presentó un memorándum sobre reconocimiento aéreo estratégico al Ministerio del Aire en Londrés. En él afirmaba:

«... Este tipo de reconocimiento se debe realizar de forma que se evite en lo posible a los cazas enemigos y a las defensas antiaéreas. El mejor método de hacerlo parece ser mediante el uso de un sólo aparato pequeño, en el que se pueda confiar en su velocidad, su ascenso y su techo para evitar la detección.»

La idea de Longbottom era que un avión de reconocimiento solitario, desarmado, de alta velocidad y alto techo realizara una salida al interior del territorio enemigo evitando las defensas siempre que fuera posible. Hoy en día este concepto está firmemente aceptado, pero en 1939 fue un comienzo radical dado el pensamiento reinante. En aquel tiempo, los aviones de reconocimiento eran todo tipo de bombarderos transformados que mantenían su ar-







El Ministerio del Aire leyó el informe de Longbottom con interés, pero al principio no se podía hacer nada para aprobar o desaprobar sus argumentos. Al estallar la guerra la Real Fuerza Aérea (RAF) estaba escasa de cazas modernos y todos sus Spitfires estaban destinados al Mando de caza para la defensa de Inglaterra. Existía una gran resistencia a dedicar cualquiera de estos preciosos aparatos a otras misiones, sin importar lo persuasivos que pudieran parecer los argumentos sobre el papel.

La aceptación de las ideas de Longbottom se produjo en octubre de 1939, cuando se dieron cuenta gradualmente de que el reconocimiento fotográfico a la luz del día sobre Alemania era demasiado arriesgado para los aparatos convencionales de reconocimiento de la RAF. Incluso durante misiones de penetración cercana los escuadrones que tomaban parte en ella sufrían graves pérdidas. Por consiguiente, se dedicaron dos Spitfires a la misión de reconocimiento, siendo asignadas al aeródromo de Heston, al norte de Londres. En Heston, los Spitfires fueron preparados por una unidad secreta de reconocimiento mandada por el Comandante de Ala Sidney Cotton y que fue conocida por el nombre tapadera de «escuadrilla de Heston». «Shorty» Longbottom, era uno de los oficiales destinados a la unidad.

No había tiempo para las grandes modificaciones necesarias para conseguir un rendimiento óptimo del Spitfire en su nuevo papel. La prioridad más urgente fue la de modificar uno para tomar fotografías del territorio enemigo tan pronto fuera posible y probar así que las propuestas de Longbottom valían la pena. En lugar de las armas se adaptaron dos cá-

Unidad de Reconocimiento Fotográfico se remonta a 30.000 pies. Sobre territorio enemigo el piloto tomaría las medidas necesarias para evitar ser traicionado por la estela de condensación. Izquierda: la aldea belga de Bulligen (encima del centro de la fotografía) fotografiada en noviembre de 1939 con un teleobjetivo de 5 pulgadas desde 33.000 pies. Abajo, a la izquierda: el 18 de noviembre de 1939 un Spitfire despegó de Seclin en Francia en la primera misión de reconocimiento fotográfico en Spitfire. Al pie a la derecha: un piloto y un observador reciben instrucciones antes de su vuelo.

mamento defensivo para permitirles abrirse paso combatiendo hacia los objetivos. Como señaló Longbottom, las armas y los tiradores imponían un peso que llevaba al avión al alcance de las defensas de las que trataba de librarse.

Longbottom creía que el aparato ideal para el reconocimiento de larga distancia era un caza monoplaza de alta velocidad como el Spitfire, libre de sus armas y radio y dotado a su vez de cámaras y depósitos adicionales de combustible. Su argumento era que al quitarle el armamento, la radio y otro equipo, se reduciría el peso del Spitfire en 450 libras. Puesto que se había descubierto que se le podían añadir 480 libras a la versión de caza del Spitfire sin afectar a su capacidad de despegue, el librarle del armamento y el resto del equipo significaba que tendría capacidad para 900 libras más. Si este espacio se utilizaba para cámaras y combustible extra, el Spitfire de reconocimiento tendría una autonomía de 1.500 millas, tres veces la de la versión de caza.



LENTES EN EL FIRMAMENTO

El oficial piloto Gordon Green se unió a la Unidad de Reconocimiento Fotográfico en Heston en diciembre de 1940 y comenzó volando Spitfires durante el mes de febrero siguiente, desde el aeródromo de Benson:
«La técnica de la fotografía desde gran altura desde un monoplaza como el Spitfire era sobre todo un asunto de experiencia, pues dependía mucho de ser capaz de saber a dónde estaban apuntando las cámaras. Uno volaba solo a la zona del objetivo, luego inclinaba el avión sobre su costado para comprobar que se encontraba adecuadamente alineado. Una vez hecho esto era cuestión de mantener el avión recto hacia adelante y nivelado durante el recorrido fotográfico. Hasta que uno aprendía el arte, era facilísimo regresar con una encantadora ristra de fotografías del suelo situado a un par de millas a un costado del objetivo que se pretendía.
Una gran preocupación sobre territorio enemigo era que uno podía empezar a dejar una estela de condensación sin saberlo, indicando de esta forma su posición. Para evitarlo llevábamos espejitos adosados a cada costado de la carlinga, de forma que uno podía ver la estela tan pronto empezaba a formarse por detrás. Cuando esto sucedía uno podía bien ascender o bien descender hasta que cesaba la estela. Si era posible, nos gustaba ascender por encima de nuestra estela, porque entonces los cazas que trataban de interceptarnos tenían que ascender primero a través de la huella de la estela y podían ser descubiertos a tiempo. Todo ello se parecía a la caza de zorros —o bien se escapaba o era cazado—».







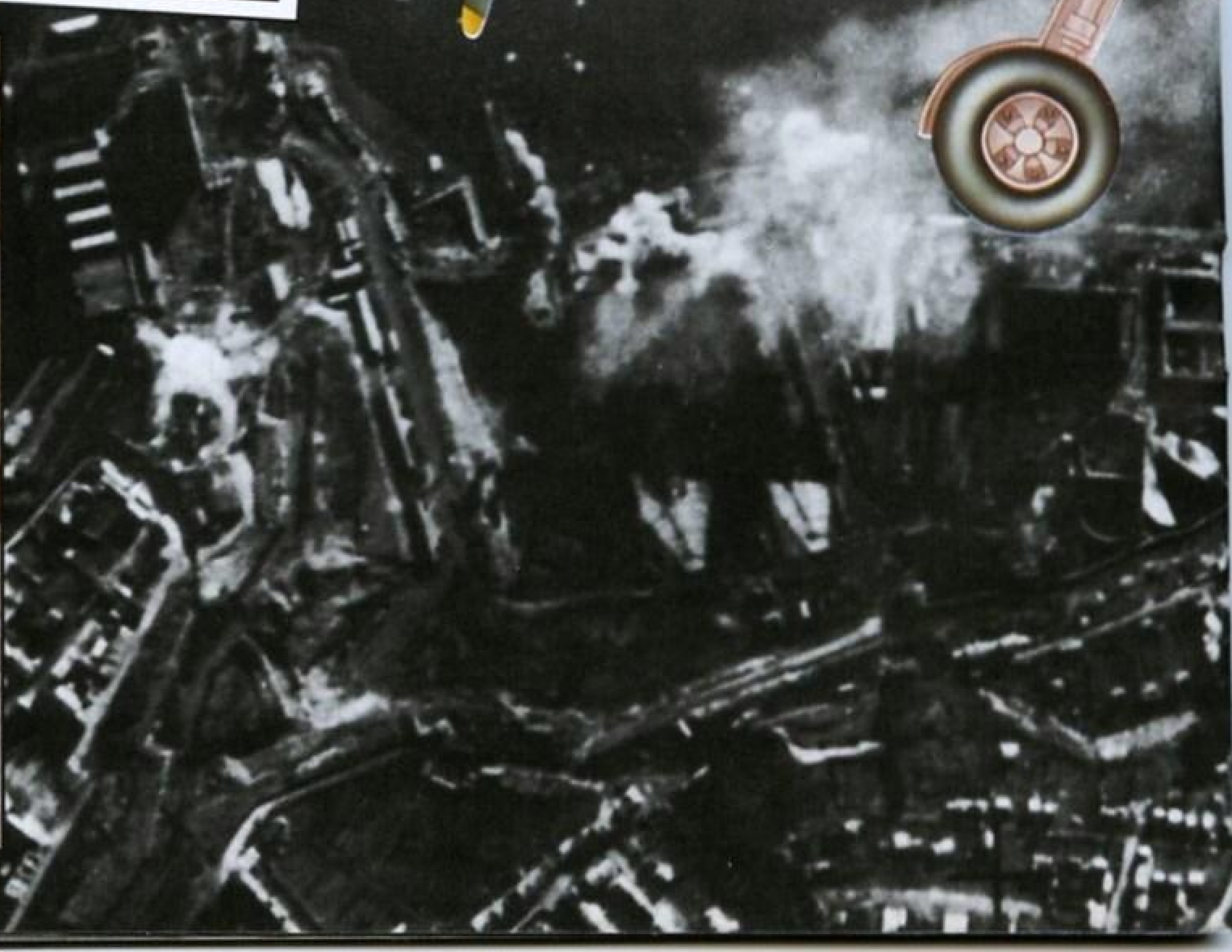
maras en las de cada Spitfire situadas para enfocar verticalmente hacia abajo. Luego se «limpió» a los Spitfires en el taller de Heston para proporcionarles hasta la última onza de velocidad. Los alojamientos vacíos de las armas se sellaron con placas de metal, luego se rellenó con plastilina todas las juntas y se le abrillantó para dar al aparato el acabado más fino posible.

El Comandante de Ala Cotton había observado que desde abajo un avión distante aparecía invariablemente como una silueta oscura contra el fono más claro del cielo, a menos que los rayos de sol hicieran brillar a la aeronave. Se dio cuenta que los aparatos de color claro eran menos visibles desde largas distancias que los oscuros. Cotton tenía sus Spitfires pintados en una tonalidad de verde pálido que pensaba los haría menos visibles desde abajo.

En el otoño de 1939, la unidad de Cotton fue rebautizada como «unidad de camuflaje número 2» para dar una explicación al coloreado de sus aviones. Se destacó un avión a Seclin cerca de Lille en Francia para comenzar sus operaciones y el 18 de noviembre Longbottom, ahora Teniente de vuelo, despegó en la primera misión de reconocimiento en Spitfire.

Su objetivo era la ciudad alemana de Aachen y algunas fortificaciones cercanas, pero a 33.000 pies encontró la navegación más difícil de lo esperado y regresó con fotografías del lado belga de la frontera







al sur de Aachen. Este problema fue resuelto rápidamente y cuatro días más tarde Longbottom fotografió con éxito la frontera belga-alemana al este de Lieja. Durante las seis semanas siguientes, a causa del tiempo nublado no se pudieron tomar fotografías desde gran altura del territorio enemigo, pero a final de diciembre los Spitfires reanudaron las operaciones y regresaron con fotografías de Aachen, Colonia, Kaisserslautern, Wiesbaden, Mainz y partes del Rhur. Significantemente, todo esto se hizo sin pérdidas e incluso sin interferencia de los cazas alemanes o de los cañones antiaéreos.

La factibilidad del concepto de Longbottom había sido indudablemente probado pero quedaba mucho por hacer. Desde 33.000 pies las cámaras de distancia focal de 5 pulgadas que llevaban los Spitfires producían fotografías a una escala tan pequeña que daban indicios muy pequeños de las posiciones de las tropas, incluso después de que las copias hubiesen sido ampliadas tanto como permitía el grano de la película. Se podían distinguir las carreteras, vías de ferrocarril, aldeas y fortificaciones grandes, pero algo más pequeño era muy probable que se perdiera. La respuesta fue el adaptar cámaras con lentes de aproximación más grandes que proporcionarían una mejor definición de los accidentes del terreno. También se tenían que adaptar depósitos de combustible para aumentar la autonomía del Spitfire.

Durante 1940, el aumento progresivo en la capacidad de los deósitos de combustible, permitió a los Spitfires de reconocimiento ir cada vez más lejos en el territorio enemigo. En febrero el límite desde las bases de Inglaterra era Wilhemshaven; en abril los Spitfires alcanzaban Kiel, en octubre se fotografió Sttettin en el Báltico, y en noviembre un Spitfire fotografió Marsella en el sur de Francia. También aparecieron cámaras mejores para trabajos a gran altura, primero con lentes de aproximación de 8 pulgadas y luego de 14, 20 y 36 pulgadas.

La fotografía vertical desde gran altura era la mejor forma de cubrir grandes zonas de ciudades en días claros, pero se necesitaban otras técnicas para tomar aproximaciones de objetivos pequeños o si estaba muy cubierto de nubes. La Unidad de Cotton fue la pionera de la fotografía oblicua a baja altura, utilizando cámaras que enfocaban lateralmente desde el aparato. Las cámaras oblicuas probaron su valor durante una de las primeras misiones en julio de

El radar Freya en el cabo de la Hage (arriba, a la izquierda) y el radar Würzburg en St. Bruneval (centro izquierda) fueron fotografiados ambos por Spitfires «dicing» (por el sistema de cuadritos). El Teniente de vuelo Tony Hill (abajo a la izquierda) fotografió el Würzburg. Fondo: el humo se eleva desde Scharnhorst y Gneisenau en Brest.

AVIONES ESPIAS SPITFIRE

Hasta la introducción en 1941 de las variantes del reconocimiento fotográfico del Spitfire Mark V, del PR Mark IV y del PR Mark VII, la mayoría de las misiones se llevaban a cabo en versiones PR del primer Spitfire producido en masa, el Mark 1. La primera adaptación, el Spitfire PR Mark 1A, llevaba dos cámaras F-24 bajo el ala. El PR Mark 1B era similiar a excepción de habérsele añadido un tanque de combustible de 29 galones justo detrás del asiento del piloto, para aumentar la autonomía del aparato. El Spitfire PR Mark 1C fue desarrollado por la Compañía de Aviones Heston y fue la primera versión que llevaba cámaras en el fuselaje. El Spitfire de color de rosa, de reconocimiento a baja altura (debajo y al pie de la página) estaba equipado con dos cámaras F-24 montadas para apuntar en unas direcciones de ocho grados a babor y ocho grados a estribor, virtualmente verticales hacia abajo. Las parejas de fotografías así tomadas se podían visualizar estereoscópicamente por el foto-intérprete. Montada por encima de estas cámaras había una tercera F-24 que estaba situada para fotografiar oblicuamente a través de una ventanilla de observación. Disparada a bajo nivel proporcionaba un suplemento de incalculable valor a las tomas «a vista de pájaro» confirmadas por las otras dos. A gran altura la cámara oblicua tenía poca utilidad y el Spitfire de reconocimiento pintado de azul (parte superior izquierda) no la llevaba.

Izquierda: introducción en el fuselaje de un Spitfire de una cámara cargada. Debajo a la izquierda: esta típica foto de reconocimiento, tomada en 1940 del aeródromo de Detmold cerca de Hannover, ha estado sujeta a examen por los intérpretes. Al lado de la fotografía se detalla su análisis. Debajo a la derecha: intérpretes examinan las fotografías tomadas durante un reconocimiento nocturno para descubrir movimientos de tropas.

AERODROMO DE DETMOLD

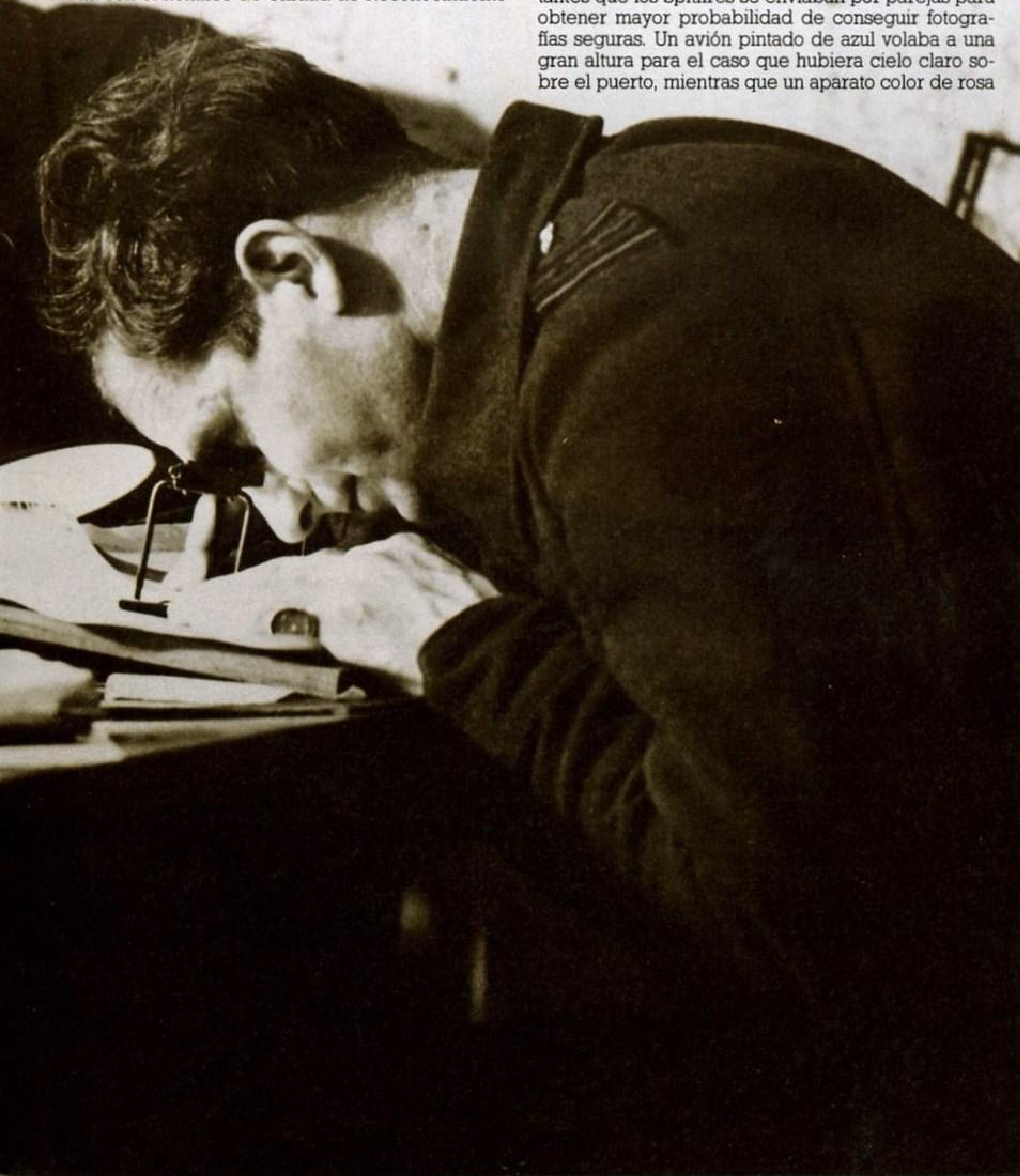
A) Cosechas. **B)** Se alisa un pequeño montículo y se nivela el terreno para un aeródromo. **C)** Edificio en construcción. **D)** Cobertizos para transportes a motor. **E)** Hangares sobre los que se ha tratado de colocar alguna forma de camuflaje. **F)** Trincheras para refugio. **G)** Base de declinación de la brújula. **H)** Cuarteles y dormitorios de tripulaciones. **I)** Campos de tenis. **K)** Entre los edificios se han plantado numerosos arbolitos. **L)** Aviones: dos Heinkel III, dos Junkers 52, un Dornier y un cierto número de aparatos pequeños.

1940, cuando el oficial de vuelo Alistair Taylor pasó por Boulogne a 300 pies y fotografió el puerto a pesar de una base de nubes a 700 pies y fuerte lluvia. La fotografía a baja altura de objetivos pequeños, apodada «dicing» a causa del riesgo de las defensas enemigas, se convirtió en una nueva misión importante para los Spitfires.

A medida que la Unidad iba cogiendo más experiencia, sus aviones se pintaron de colores nuevos y más eficaces de acuerdo con sus papeles especializados. Aquéllos dotados de cámaras verticales de gran distancia focal se pintaron de un azul suave para hacerlos lo más disimulados posibles a gran altura. Aquellos con cámaras oblicuas utilizados para «dicing» a baja altura se pintaron de una tonalidad rosa pálido, casi blanco, para hacerlos difíciles de divisar desde abajo contra el fondo de las nubes. Sin embargo, este último sistema hizo a los Spitfires muy visibles desde arriba, si no había capa de nubes.

A lo largo de 1940, la fuerza de reconocimiento de Spitfires fue aumentando y reorganizándose progresivamente. En enero, se le designó a la Unidad de Camuflaje n.° 2 como Unidad de Desarrollo Fotográfico (PDU), simplemente para en julio ser rebautizada con el nombre de Unidad de Reconocimiento Fotográfico (PRU). Por aquella época, disponía de 12 Spitfires de reconocimiento de tipos diferentes bajo el mando del Comandante de Ala Geoffrey Tuttle, el cual había reemplazado a Cotton el mes anterior. En noviembre, la Unidad fue de nuevo cambiada de nombre para llamarse Unidad de Reconocimiento Fotográfico n.° 1, para distinguirla de las otras PRUs que se formaban. En diciembre, abandonó Heston para irse a un aeródromo más grande, en Benson cerca de Oxford, que ofrecía mejores facilidades.

A través de los difíciles días de 1940 y 1941, los Spitfires de la PRU trajeron una valiosa información de lo que estaba sucediendo al «otro lado de la línea». Al principio su prioridad era la de obtener una cuidadosa información sobre los preparativos alemanes para la invasión de Inglaterra, pero cuando ese peligro cedió hubo muchas otras tareas urgentes. En la primavera de 1941 hubo una solicitud para que Spitfires de la PRU volaran cada día para comprobar que los cruceros alemanes Scharnshorst y Gneisenau estaban todavía en el puerto de Brest: el Almirantazgo necesitaba saber lo antes posible si habían partido para otra incursión atlántica contra los barcos aliados. Estas operaciones eran tan importantes que los Spitfires se enviaban por parejas para obtener mayor probabilidad de conseguir fotografías seguras. Un avión pintado de azul volaba a una gran altura para el caso que hubiera cielo claro sobre el puerto, mientras que un aparato color de rosa



INTERPRETADORES FOTOGRAFICOS

Las Unidades de Reconocimiento de la RAF en la II Guerra Mundial son hoy recordadas principalmente por el valor de sus pilotos, que volaban solos y desarmados sobre objetivos fuertemente defendidos para conseguir fotografías vitales. Sin embargo los pilotos desempeñaban solamente una parte del proceso de reconocimiento y era la destreza de los Interpretadores fotográficos, en la base, los que sacaban el fruto a sus esfuerzos. Por ejemplo, meses antes de estallar la guerra, Sidney Cotton, que más tarde mandaría la «Escuadrilla de Heston», voló en un viaje clandestino alrededor del Mediterráneo para la RAF. Fotografió numerosas instalaciones italianas sin ser detectado, pero a su regreso las fotos sólo fueron aprovechables porque el único experto del Ministerio del Aire fue capaz de interpretarlas.

La Unidad de Reconocimiento Fotográfico a quien le quedaba pequeño el trabajo de pionero de Cotton, hizo mucho para rectificar la situación. Se construyeron dependencias donde revelar las fotografías en el mismo momento en que regresaba el avión y se entrenaba al personal para «leer» las fotografías mediante la práctica, sentido común y conocimiento táctico. Para su trabajo era esencial disponer de fotografías modernas del objetivo en cuestión para que se pudiera hacer un análisis comparativo de la situación terrestre. Buena parte del trabajo de reconocimiento se dirigía hacia la obtención de información para guiar el Comando de Bombarderos. En los primeros meses de la guerra, lo que persuadió a las autoridades para apoyar el desarrollo de las ayudas a la navegación con radar para el bombardeo nocturno, fue la evidencia suministrada por las misiones fotográficas posteriores a la incursión. Y cuando el Oficial de vuelo Constance Barbington Smith interpretó correctamente fotografías de un asentamiento (una base de lanzamiento) de bombas volantes V-1 en Peenemünde, se paralizó a las armas de que Hitler apuntaban contra Inglaterra.

iba por debajo de las nubes si la cubertura era suficiente.

Un hombre que voló a Brest para fotografiar los barcos de guerra alemanes era el oficial piloto Gordon Green: «Durante las primeras misiones para cubrir Brest, perdimos 5 pilotos con bastante rapidez». Después de que la primera pareja no regresó, el Comandante de vuelo, Teniente Keith Arnold, pidió a Benson que enviará algunos pilotos de reserva que llegaron a tiempo. Ambos despegaron para Brest la tarde en que llegaron, y ninguno de los dos regresó. Ese fue un incidente muy serio.

Hubo veces que pasé verdadero miedo. Cuando uno se encontraba a 15 minutos de Brest en un vuelo a baja altura, el corazón le empezaba a latir con violencia y a medida que el objetivo se acercaba la boca se secaba completamente. «Quienquiera que no estuviera asustado con el pensamiento de ir a fotografiar uno de los objetivos más fuertemente defendido de Europa, es que no era humano».

En el otoño de 1941, la PRU n.° 1 recibió los primeros Mosquitos, bimotores modificados para reconocimiento. Capaz de volar tan rápido y tan alto como el Spitfire, pero con una autonomía considerablemente mayor y una tripulación de dos hombres para hacer la navegación precisa más fácil, el nuevo avión llevaba con él un aumento considerable en capacidad de reconocimiento.

Para el verano de 1942, la PRU n.° 1 tenía unos efectivos de 53 Spitfires y 12 Mosquitos modificados para operaciones de reconocimiento. Estos aviones podían alcanzar los extremos más alejados del Imperio europeo de Hitler y tenían las cualidades de velocidad y altitud para hacerlo sin correr riesgos innecesarios. Para entonces, los días del pionerismo quedaban atrás y este tipo de reconocimiento se había convertido en una parte importantes de las posibilidades de las Reales Fuerzas Aéreas. El concepto de larga visión de «Shorty» Longbottom había sido desarrollado hasta su conclusión lógica.



Durante el desarrollo del Mosquito se construyeron tres prototipos: el caza, el bombardero y el avión de reconocimiento sin armamento. En la fotografía inferior figura el Mosquito W 4051, el prototipo de los aviones que fueron entregados a Benson en noviembre de 1941. Arriba: colocación de cámaras a bordo de un Mosquito.



POR MAR Y POR TIERRA

LA FORMACION DE LA OFICIALIDAD

Los oficiales de los «Royal Marines», al igual que los de los otros cuerpos de las Fuerzas Armadas, deben igualar e incluso superar a los hombres que han de mandar tanto en el terreno de la aptitud física como en el intelectual. La selección de aspirantes a oficial se hace en dos fases. La primera corresponde al Curso de Aspirantes a Oficial en Lympstone, donde son sometidos a dos días de pruebas encaminadas a conocer sus aptitudes para el mando. Aquellos a quienes se considera que reúnen las condiciones exigidas se les envía a una entrevista en la Oficina de Entrevistas del Almirantazgo en Gosport. Allí se examina cuidadosamente el carácter de cada uno, sus motivaciones y se le somete a una serie de nuevas pruebas. A continuación el Ministerio de Defensa escoge el número que considera apropiado sobre la base de los informes de la Oficina de Gosport. Los así seleccionados siguen un curso de entrenamiento en Lympstone, complementado con un año de mando en una Unidad de fusiles. En Lympstone los aspirantes a oficial reciben la boina verde después del Curso de Prueba de Comandos, continuando sus estudios sobre materias relacionadas con temas militares y políticos que terminan con un examen escrito. Aprende además a conducir a sus hombres y a utilizarlos a ellos y a sus armas en el campo. Durante el segundo año lo normal es que siga el curso de la especialidad que más le interese. Después se le dará el mando de una Unidad de 33 hombres, con la que realizará ejercicios tácticos desde compañía hasta operaciones de gran envergadura tipo OTAN. Al final de este segundo año y si demuestra la capacidad exigida, podrá obtener su despacho de Oficial.

«Per Mare Per Terram» es el lema de los Royal Marines y un duro programa de adiestramiento les prepara para combatir en cualquier medio, desde el Artico hasta la selva

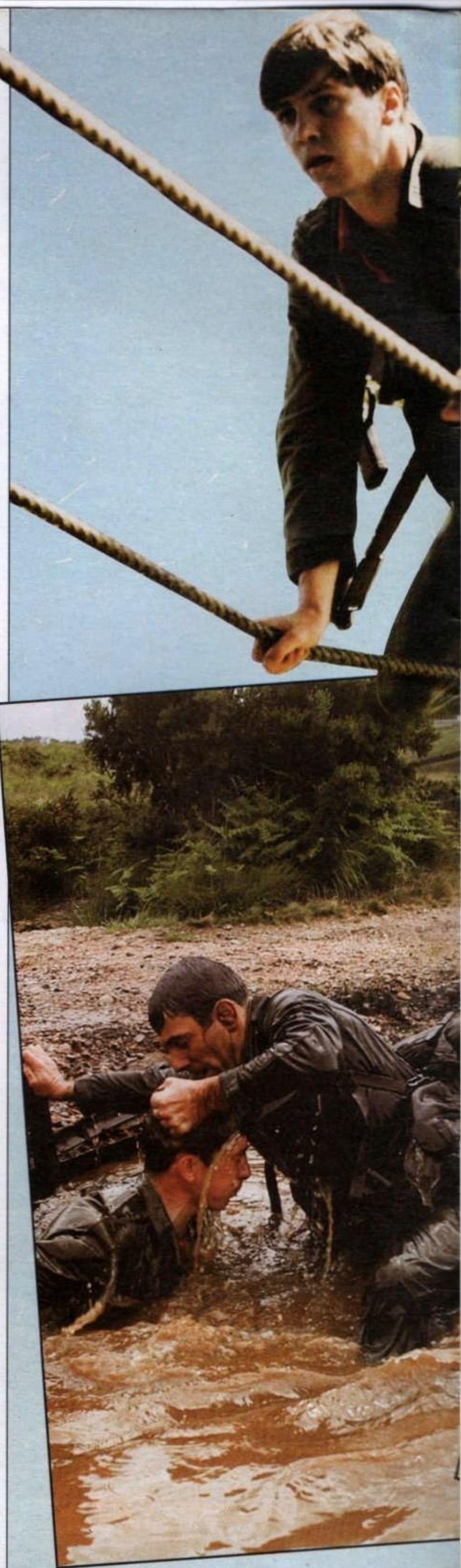
Habían transcurrido ya varias horas desde que había cruzado la entrada de la unidad de depósito de los «Royal Marines» en Deal (Kent). La habitación bullía de animación según iban entrando los reclutas. Venían de todos los rincones de Gran Bretaña y de todos los ambientes. Por su forma de hablar podía distinguir a los comerciantes, a los estudiantes, a antiguos paracaidistas o ex soldados de la Guardia y, por supuesto, a los que pertenecían al inevitable cupo de los desilusionados sin trabajo. La mayor parte de nosotros, sin embargo, buscábamos la aventura y las emociones que nos prometía la vida en los «Royal Marines».

Por fin nuestro grupo, que ya sumaba unos 40 hombres, fue introducido en otra habitación contigua. Allí había, frente a nosotros, cinco hombres uniformados sentados detrás de unas mesas: un sargento, tres suboficiales y un joven oficial que se presentó a sí mismo como el Teniente De Val. Los cuatro primeros formaban su equipo de instructores y eran el Sargento Kenny —un irlandés pequeño y rechoncho, y los Cabos Lawless, Woodward y Bell. El Cabo Bell había servido dos años en el Escuadrón Especial Anfibio y era, además, un experto tirador y un cualificado nadador y canoista. Todos eran especialistas en armamento y hacía muy poco tiempo que habían terminado su turno de cuatro meses en Irlanda del Norte. El Teniente De Val nos informó que más tarde conoceríamos a los restantes instructores y durante unos veinte minutos se entretuvo en explicarnos con todo detalle cómo serían nuestros primeros seis meses con los «Royal Marines».

El «Quantum Jump» combinaría las lecciones de los primeros seis meses en un complicado examen que duraría una semana

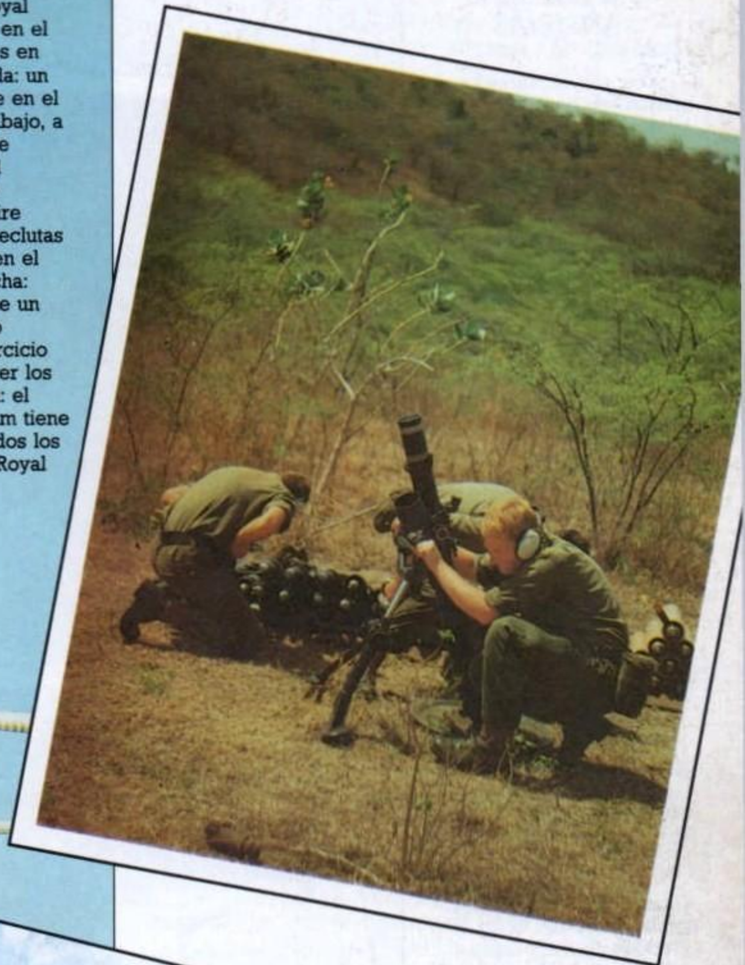
Para empezar permaneceríamos durante dos semanas en Deal, en lo que sería el período inicial de instrucción, eliminándose allí a los reclutas no considerados aptos. Los demás se trasladarían después al Centro de Instrucción de Comandos en Lympstone (Devon). Aquí se desarrollaría la primera parte del entrenamiento básico, consistente en un curso de 12 semanas en el que se recibiría instrucción elemental de infantería y de armamento, así como los rudimentos de la cooperación con helicópteros. Esta etapa terminaría con una serie de pruebas que conducirían a la segunda parte o entrenamiento avanzado. Durante este período, que se prolongaría por seis semanas, los reclutas recibirían instrucción avanzada de armamento, se les adiestraría en operaciones submarinas y se les enseñaría el manejo de embarcaciones. También serían instruidos en la técnica de escalada y en acciones contraguerrilleras. El ejercicio final, conocido con el nombre de «Quantum Jump» («La Gran Cabriola»), tendría lugar en Dartmoor y abarcaría todo lo aprendido durante los seis meses anteriores en un complicado examen de una semana de duración.

Aquéllos que superasen estos seis meses recibirían la ansiada boina verde y las relucientes hombreras de los comandos. A continuación serían repartidos entre las cuatro unidades de comandos.





Página anterior: los «Royal Marines», los primeros en el campo, son inmaculados en orden cerrado. Izquierda: un recluta probando suerte en el curso de «Tarzanes». Abajo, a la izquierda: después de arrastrarse por un túnel inundado, un recluta es sacado de un tirón al aire fresco. Debajo: varios reclutas intentando acrobacias en el aire. Debajo, a la derecha: cargando repetidamente un tronco sobre uno y otro hombre durante un ejercicio encaminado a robustecer los músculos. A la derecha: el mortero L16A1 de 81 mm tiene un puestó básico en todos los temas tácticos de los «Royal Marines».



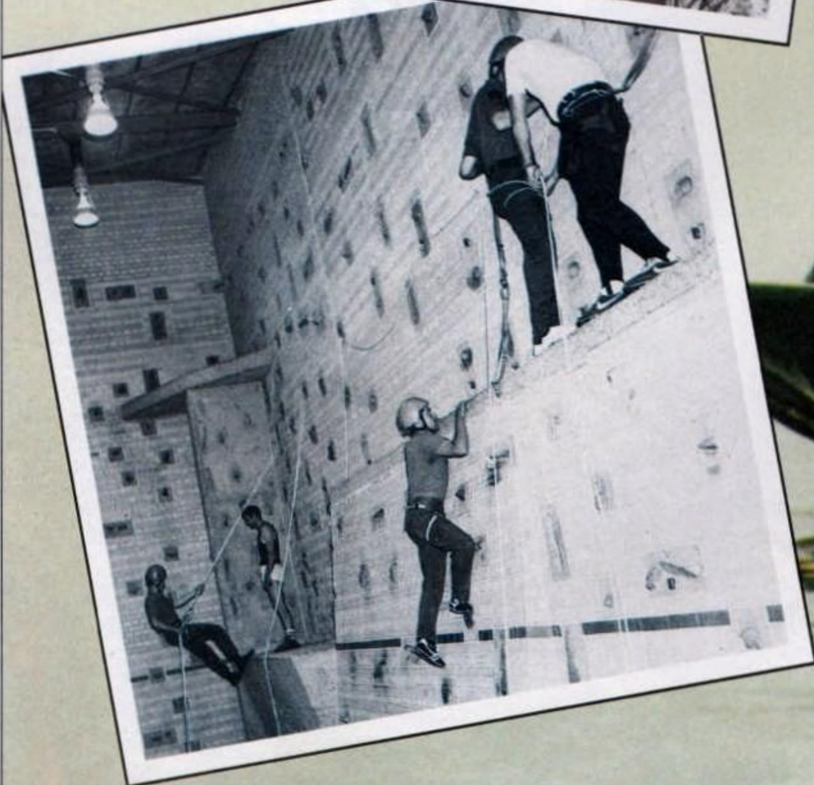
LAS FUERZAS ANFIBIAS

Los «Royal Marines» constituyen la mayor Unidad Anfibia de las Fuerzas Armadas británicas. Desde su creación en 1664, han sido el núcleo principal de la infantería a bordo de los buques de la Marina Real. Además los «Royal Marines» siguen siendo una parte integral de las tripulaciones. Sin embargo, el papel anfibio de los «marines» es hoy muy distinto al de los desembarcos de los primeros años y los «Royal Marines» desempeñan misiones relacionadas con el desembarco desde embarcaciones especiales. Para mantener su capacidad como una fuerza de desembarco versátil, el entrenamiento en acciones anfibias abarca todas las circunstancias posibles dentro de un desembarco en las costas enemigas. Sus hombres se ejercitan en pequeñas y grandes operaciones de desembarco desde diversos tipos de embarcaciones con el fin de asegurar la cabeza de playa. Como la topografía de la costa puede incluir cortaduras y acantilados, ondulaciones con bosques o amplias playas, existen diversos procedimientos de aproximación a ellas para reducir el número de bajas en cualquier desembarco bajo el fuego enemigo. En una invasión en gran escala los «marines» continuarían su progresión hacia el interior constituyendo el «filo» de la fuerza principal de desembarco, por lo que también se les instruye en los procedimientos de combate de la infantería. Los ataques de pequeña escala y las misiones de reconocimiento normalmente son encomendadas al Escuadrón Especial Anfibio de la Marina cuyos hombres son expertos buceadores, canoístas y paracaidistas. Las embarcaciones de asalto utilizadas por los «Royal Marines» incluyen un potente bote rígido capaz de desarrollar una velocidad de 30 nudos transportando ocho hombres y un timonel y el Gemini inflable. Las tropas y vehículos ligeros son transportados por los LCVD (embarcaciones de desembarco para hombres y vehículos) en tanto que los vehículos más pesados utilizan el LCU (embarcaciones de desembarco de utilidad).









Izquierda: «Marines» aprendiendo las técnicas de supervivencia. El «bivvy» se forma con los ponchos de hombres y en la foto puede verse cómo están discutiendo la manera de enmascararlo. Abajo, a la izquierda: para poder ver en el interior del cañón del fusil es necesario tirar de la palanca de montar. El instructor está pasando revista al fusil de este recluta después de haber realizado un ejercicio en el barro. Al fondo a la izquierda: reclutas practicando la técnica de escalada en el gimnasio de Lympstone.

Abajo: una escuadra de reclutas recibiendo instrucción del mortero de 81 mm L16A1, más conocido como «cañón sin retroceso Carlos Gustavo». Los sirvientes de esta arma son el cargador, el apuntador y el tirador. El «Carlos Gustavo» es un arma contracarro de gran eficacia ya que sus proyectiles de carga hueca pueden perforar hasta corazas de 228 mm. Debajo: el bote rígido permite el transporte de equipos de combate e cualquier situación.



Tres de ellas —los «Royal Marines» 40, 42 y 45— tenían sus bases en el Reino Unido (aunque una estaba permanentemente destacada en Irlanda del Norte) y la cuarta, la número 41, tenía su residencia en la isla de Malta. Cualquier hombre podría solicitar el cursar alternativamente una de las cuatro especialidades existentes: armas pesadas, zapadores de asalto, la unidad de reconocimiento o las tropas de transmisiones. Si así lo deseaba también podría presentarse voluntariamente para recibir entrenamiento como francotirador, el curso considerado como el más difícil de todos. De la misma manera, se pedirían voluntarios para la Unidad de guerra ártica y de montaña, para el Escuadrón especial acuático y para el Escuadrón aéreo, aunque se opinaba que era preferible que se sirviese durante algún tiempo en las unidades normales de comantes antes de cursar cualquiera de ellos.

Tras asegurarse de que todos habíamos entendido con claridad lo que se esperaba de nosotros, el Teniente De Val insistió en que no se podría renunciar hasta completar los tres o los seis meses de instrucción, en cuyos dos momentos podríamos solicitar la baja en los «Royal Marines».

Durante las siguientes dos semanas fuimos sometidos a una serie de pruebas para determinar nuestra capacidad física e intelectual. A los pocos días una media docena de reclutas ya habían recibido un pasaporte sin vuelta para sus casas. A los restantes se nos entregó entonces el equipo completo, consistente en camisas, jerseys, pantalones Denim verdes, ropa interior y calcetines, además de polainas de tobillo, botas, zapatos, zapatillas con suela de goma y el equipo de gimnasia. Nuestra única insignia por el momento sería «el Globo y el Laurel» —es decir, el emblema de los «Royal Marines»— que se llevaba en un prominente parche rojo de fieltro sobre la boina azul de la Marina. La boina verde tendríamos que ganárnosla.

Llegamos a temer a nuestros instructores de educación física como si fuesen demonios salidos del infierno

A todos se nos cortó el pelo de la misma forma y se nos asignó un número de identificación, reduciéndonos a todos a un mismo nivel y semejanza. También fuimos sometidos a un escrupuloso reconocimiento médico, incluida la dentadura. Luego se nos vacunó contra todas las enfermedades imaginables. El tiempo que nos sobraba lo invertimos en aprender las normas de vida de la Marina, incluyendo ejercicios en orden cerrado, las reglas generales de disciplina y a cómo «dhiby» (lavar nuestra ropa) «broncear» (limpiar) las polainas y «castigar» (sacar brillo) a nuestras botas de desfile.

Después de estas dos semanas en el acuartelamiento la 66.ª Unidad (de reclutas) se preparó para embarcar con destino Lympstone pero antes de hacerlo el Sargento Kenny nos hizo algunas advertencias: «Pase lo que pase, recordad que nada tiene importancia, a nosotros no nos importa y a vosotros ¡qué os importa...!

Al llegar a Lympstone se nos dejó un día libre para acomodarnos y el siguiente día por la mañana iniciamos nuestro nuevo período de instrucción.

Se daba tal importancia a la condición física que llegamos a temer a nuestros instructores como si fuesen demonios salidos del infierno. Con frecuencia todos teníamos que sufrir las consecuencias de la inferior maestría de alguno de nosotros por su incapacidad para realizar un ejercicio satisfactoriamente. Durante una sesión de gimnasia el instructor podía acabar con los nervios del recluta.

«Estáis aflojando, muchachos, no estáis haciendo el máximo esfuerzo. ¿Cuántas veces tengo que repetirlo? ¡Sólo aceptaré el cien por cien de esfuerzo! ¡Esas rodillas!, ¡arriba, izquierda derecha, izquierda derecha, izquierda derecha, izquierda... y a la carrera! ¡Rápido , rápido, rápido!..., y ¡a la carrera!... Tumbarse ¡Ya! ¡Despacio! ¡Demasiado despacio! ¡Levantarse! Saltos ¡Ya! ¡Ya! Tumbarse ¡Ya! Piernas arriba hasta seis pulgadas, bajar... subir... bajar... subir... mantenedlas ahí... mantenedlas... mantenedlas... bajar y saltar. ¡Empezad! ¡Vamos, vamos!: ¡parecéis un puñado de viejas! En pie, ¡ya! ¡Sentarse! ¡Levantarse! Cincuenta saltos, ¡ya!, uno, dos, tres...»

Esto podía durar tanto como quisiese el instructor, de modo que ya antes de entrar en el temido gimnasio nos parecía que nos faltaba la respiración. Allí, en el gimnasio, realizábamos simulacros del «curso de asalto» que vendría después empleando vallas de madera, cajas de volteo, cuerdas y escalas. Dicho curso de asalto comprendía una serie de obstáculos por los que había que saltar, trepar, arrastrase



y columpiarse y que comprendían charcos de agua, muros de ladrillo, barras paralelas, cuerdas, redes y túneles de cemento. Aprendimos a realizarlo primero sin equipo alguno, después llevando nuestros fusiles y por último con el equipo completo. Y siempre contra-reloj y bajo la presión de la presencia de los instructores jaleándonos continuamente.

Después del curso de asalto pasamos al curso de «Tarzanes» conocido por este nombre porque estaba formado casi totalmente por redes de escalada, cuerdas y escalas de cuerdas atadas en lo alto de un grupo de árboles. El curso comenzaba con el «Descendo de la Muerte» que consistía en lo siguiente: trepábamos hasta una torre de 60 pies de altura, desde la que una cuerda descendía hasta los árboles que había debajo. Uno a uno debíamos introducir las muñecas en unas anillas y asirnos fuertemente para después lanzarnos por el aire a una altura considerable del suelo. Tras realizar los demás ejercicios del curso se nos exigía a continuación volver a realizarlos —el Tarzán y el de asalto— con nuestras armas y el equipo completo de campaña. Pero en un tiempo máximo de nueve minutos.

Después de correr durante seis millas cada recluta debía hacer fuego contra un blanco con el máximo de precisión

Seguidamente debíamos realizar el curso de endurecimiento. Este curso se llevaba a cabo en las ciénagas de Woodbury Common y su ejecución exigía una carrera de seis millas que terminaba en el campo de tiro de Lympstone. Al llegar a éste cada recluta debía disparar su fusil con precisión al blanco señalado, teniendo en cuenta que si la puntuación obtenida no era la requerida esto significaba la repetición del curso.

Arriba: el Commando Training Centre, Royal Marines (CTCRM), en el estuario del río Exe, Devon. Derecha: los Royal Marines editan numerosos folletos y hojas de publicidad para la información de los oficiales y militares futuros. Debajo, derecha: hasta donde los Royal Marines tienen que ver, un impecable desfile concurrido es una parte integral de la milicia profesional.

En Woodbury Common fue también donde experimentamos la «vida dura» pasando las heladas noches en nuestros «bivvies», es decir, las pequeñas tiendas de campaña que se hacían uniendo los ponchos impermeables de dos hombres. El enmascaramiento y la ocultación eran dos exigencias categóricas en todos los ejercicios que se realizaban en el campo y siempre se nos exigía que «nos encamásemos» tanto nosotros mismos como nuestras posiciones.

Desde los primeros momentos de este período de tres meses se nos había entregado «nuestro mejor amigo», es decir, el fusil automático de 7,62 mm, que era nuestra arma personal y que debería convertirse en una extensión de nosotros mismos. Aprendimos a desarmarlo y a montarlo en cosa de segundos, al mismo tiempo que se nos enseñaba el funcionamiento de cada una de sus piezas y mecanismos. Independientemente de las clases prácticas recibíamos lecciones teóricas durante sesiones que nos parecían interminables.

Finalmente, fue en los eriales desiertos de Dartmoor donde experimentamos la emoción de nuestro primer ejercicio con fuego real. Mientras simulábamos un avance en un amplio valle, todo el terreno delante nuestro era batido sistemáticamente por el fuego que hacía el Cabo Bell desde una colina cercana con una ametralladora GP. Cuando los disparos se acercaron a nosotros se nos ordenó hacer cuerpo a tierra, mientras el Cabo Bell hacía girar su arma y batía el terreno justamente en nuestras proximidades.

Por último, después de cinco meses y medios de instrucción estábamos preparados para enfrentarnos al «Quantum Jump». Nuestra forma física estaba a punto, teníamos experiencia suficiente en el manejo del armamento portátil, en armas pesadas, en granadas y en minas. También se nos había enseñado los fundamentos de la lucha sin armas y sabíamos

movernos por el campo como si fuese nuestra segunda naturaleza, atravesando tanto el terreno descubierto como el cubierto sin delatarnos, de día o por la noche y ayudándonos con el plano, con la brújula o por las estrellas. Habíamos aprendido a vivir sobre el terreno y a sobrevivir y combatir en un ambiente contaminado por armas químicas, biológicas o nucleares. Sabíamos como escalar acantilados o atacar desde helicópteros y aviones.

El ejercicio «Quantum Jump» se inició transportándosenos por un río y dejándonos en una orilla embarrada a varias millas de Dartmoor. Durante casi una semana pudimos dormir muy poco y estuvimos sometidos a la humedad y al frío de las noches de aquel inhóspito páramo. Raramente permanecimos más de dos o tres horas en el mismo lugar antes de que se nos ordenase empacar nuestras cosas y trasladarnos a otro sitio, normalmente distante varias millas en aquellas colinas. Para terminar, se nos condujo a una cabeza de playa para esperar el transporte que debía llevarnos al acuartelamiento. La mayoría de nosotros nos quedamos dormidos a los pocos segundos de librarnos de nuestro peso en el lugar de embarque. Cuando me desperté pude comprobar cómo la marea había subido y las aguas habían alcanzado y cubierto mis piernas pero también pude ver la reconfortante imagen de la embarcación que debía llevarnos de vuelta.

Desde este momento pudimos notar un claro cambio de actitud en nuestros instructores y una importante disminución en la presión a la que habíamos estado sometidos durante aquellos casi seis meses. Todo lo que nos quedaba por hacer era poner a punto los ejercicios de la ceremonia final de nuestro entrenamiento. Mi grupo, que terminó su entrenamiento en 1974, estaba orgulloso de sí mismo. De los que habíamos empezado nuestro entrenamiento en Deal, aproximadamente una tercera parte no había terminado la instrucción y de los que quedábamos ninguno podía pensar que no era merecedor de la boina verde y de las hombreras de los comandos de los «Royal Marines».

SKILL

ACTION

ROYAL MARINES
COMMANDO

EQUIPO DE LOS «PARAS»



Desde armas ligeras hasta artillería, los «paras» británicos de la II Guerra Mundial fueron dotados con todo el material necesario para su particular cometido

Los primeros paracaidistas británicos iniciaron su entrenamiento el día de San Juan de 1940, en el aeródromo de Ringway (Manchester). Al día siguiente Winston Churchill exigió una fuerza de 5.000 paracaidistas que incluiría hombres procedentes de todos los países de la Commonwealth y de Francia y Noruega. La Escuela Central de Paracaidismo de Ringway, además de este cometido, recibió el encargo de ensayar el empleo de planeadores para el transporte de hombres y material. En agosto de 1940 había ya unos 500 hombres instruyéndose pero se carecía de aviones útiles para su lanzamiento y de planeadores. El ministro del Aire y el Departamento de Guerra habían acordado desarrollar cuatro prototipos de planeadores, que serían sometidos a las pruebas apropiadas para escoger uno y ponerlo en producción.

El ministro del Aire era partidario de los planeadores y sostenía el criterio de que los paracaidistas sólo debían constituir la décima parte de una fuerza aerotransportada. Las Reales Fuerzas Aéreas (RAF), por su parte, se oponían al empleo de aviones de transporte desarmados, insistiendo en que los paracaidistas se transportasen en bombarderos y que los planeadores fuesen remolcados también por aviones de bombardeo. Las razones de esta actitud no parecen muy claras. Es probable que sólo se tratase de la inexistencia de aviones adecuados y de la escasa posibilidad de conseguir la prioridad necesaria para diseñar y fabricar el tipo de avión requerido. Desgraciadamente, los únicos bombarderos entonces en uso en las RAF —el Whitley, en particular— no se prestaban para el lanzamiento de paracaidistas. No fue sino hasta que se dispuso del Dakota C-47 norteamericano que las fuerzas paracaidistas británicas contaron con el avión apropiado para su cometido.

Pese al entusiasmo existente por las tropas paracaidistas lo cierto es que no había una doctrina para su empleo, ni tampoco existía un papel claro para su utilización y, aunque se habían barajado muchas ideas contrapuestas, no existía una declaración firme sobre cómo debían utilizarse en combate. Con una gran escasez de aviones de transporte, sin planeadores ni remolcadores y sin una doctrina de empleo las fuerzas aerotransportadas de los años 40 y 41 eran la solución a un problema inexistente.

No existiendo una clara idea sobre su empleo, no puede sorprender que tampoco hubiese unas directivas concretas sobre su equipo y material. En lo poco que se había pensado sobre esta cuestión, se había partido de la base de que los paracaidistas, al llegar a tierra, combatirían como infantería y, por consiguiente, el equipo del infante era perfectamente satisfactorio.

El único reparo que oponer a este criterio estaba en que la forma de lanzar al paracaidista desde un avión de bombardeo presentaba grandes inconvenientes para un hombre así equipado. El método normal para salir del avión Whitley era por un agujero en el suelo y esto era bastante difícil de ejecutar sin que estorbase para hacerlo el fusil o una ametralladora ligera, y no hablemos de lo que suponía saltar llevando algún elemento de un mortero. Todo lo que el soldado llevase encima debía ser de poco tamaño, y como resultado de ello el subfusil se convirtió pronto en el arma favorita del paracaidista. El Thompson y más tarde el Sten eran lo bastante pequeños para ser transportados por un hombre al lanzarse en paracaídas y, además, poseían suficiente potencia de fuego para combatir.

El equipo de mayor peso o más voluminoso —rifles, ametralladoras pesadas y morteros— debía ser lanzado con independencia de los hombres. Para ello se diseñaron diversos tipos de contenedores. Podrían ser transportados en el depósito de las bombas o debajo de las alas de los transportes. Su lanzamiento, que era controlado por el piloto, se realizaría al mismo tiempo que los hombres, en paracaídas de varios colores que hiciesen fácil su identificación. Los contenedores solían caer al azar y por ello una de las primeras tareas de los paracaidistas era localizarlos y extraer las armas y municiones que guardaban.

La mayor parte de los elementos del equipo eran copia exacta de los utilizados por las tropas paracaidistas alemanas

Los ensayos preliminares realizados con estos contenedores permitieron comprobar enseguida que aunque la idea de su empleo era acertada, su recogida en tierra planteaba algunos problemas. Una de las primeras piezas que se proporcionaron fue la «para-cart», es decir, una carretilla plegable hecha de acero tubular y lona, y dotada de pequeñas ruedas, un par de asas y cuerdas. La carretilla era extraída del contenedor y desplegada para colocar en ella su contenido y después ser arrastrada por tres o cuatro hombres.

Respecto al equipo propiamente dicho, la mayor parte de sus elementos eran copia exacta de los utilizados por las tropas paracaidistas alemanas, principalmente porque eran los únicos modelos conocidos. En consecuencia el primer uniforme de los pa-

Abajo, a la izquierda: una de las primeras fotografías de los «paras» durante una revista, llevando el primitivo casco de salto hecho de lona y caucho. Esta prenda de cabeza fue pronto sustituida por un casco de acero sin reborde que proporcionaba mayor protección en el combate. Izquierda: paracaidistas, usando el chaquetón Denison, comprobando su equipo antes de embarcar. Abajo: contenedor de almacenaje. Al llegar a tierra su extremo hueco se aplastaría, sirviendo de amortiguador en la caída.





LA «WELBIKE»

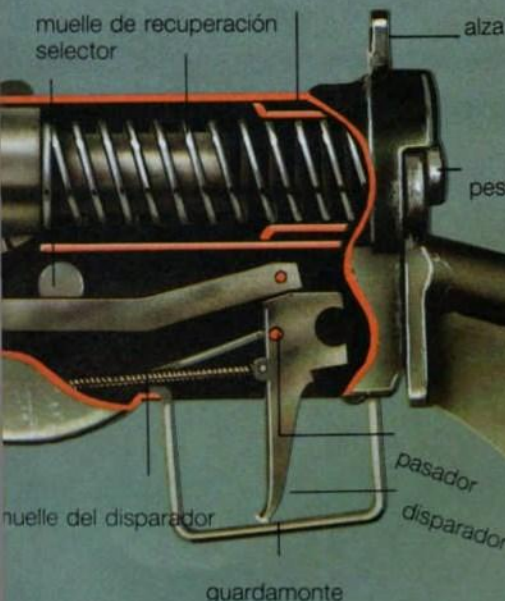
Mientras tuvo sus instalaciones en Welwyn Garden City, el Departamento de Operaciones Especiales se dedicó a producir artículos especialmente diseñados para su empleo por las fuerzas paracaidistas y los comandos. Entre ellos figuraban el «Welgun» (un subfusil que luego fue reemplazado por el Sten), la «Welrod» (una pequeña pistola dotada de silenciador) y la «Welbike». Las unidades aerotransportadas necesitaban un medio de transporte rápido que pudiese ser arrojado en paracaídas al mismo tiempo que los hombres en el modelo existente de contenedor. Por consiguiente, los técnicos de Welwyn utilizaron la motocicleta fabricada en Birminghan por la Excelsior Motor Company para introducir en ellas las modificaciones necesarias. El resultado fue una máquina más baja, con ruedas de tamaño reducido, que al ser embalada sólo medía 38 cm de alto por 56 de ancho y cuyo manillar y soporte del sillín eran plegables (véase debajo). Aunque llegaron a fabricarse varios miles de unidades, la Welbike no demostró ser demasiado útil en el campo de batalla. El motor de un cilindro (98 centímetros cúbicos) no permitía transportar ningún pasajero ni otra carga adicional y sus pequeñas ruedas la dejaban prácticamente inmóvil en cualquier lugar que no fuese una buena carretera. La motocicleta se hizo muy popular entre los paracaidistas pero, finalmente, se llegó a la conclusión de que la poca movilidad que proporcionaba no compensaba el esfuerzo de su fabricación.



racaidistas consistió en el mono, el casco de cuero, e incluso las botas de cordones alemanas fueron adoptadas. Pero el Departamento de Guerra, considerándolas un lujo excesivo, dispuso su sustitución por las botas reglamentarias del Ejército (y que los paracaidistas británicos, a diferencia de los de otros países, han continuado utilizando desde entonces). El mono fue también abandonado, adoptándose el chaquetón Denison, otra prenda todavía en uso y que ha sido copiada en todas partes. Este chaquetón es un pesado jacket, provisto con bolsillos y una correa que pasa entre las piernas y se aprieta por delante hasta convertir el chaquetón en una prenda ajustada.

El casco de cuero fue reemplazado por una prenda de cabeza de lona con un grueso aro de goma blanda. Constituía un magnífico casco de salto que impedía que el paracaidista se golpease en la cabeza al saltar «a través del agujero» y, además, le protegía en la caída al rodar por el suelo. Sin embargo, era ineficaz como casco de guerra y por esta razón muy pronto fue sustituido por otro de acero, sin reborde alguno y con un barbuquejo dotado de barbillera.

Los primeros paracaídas entregados al Ejército fueron los del tipo de apertura manual utilizados por las RAF. Pero como este paracaídas no fue considerado como el más idóneo para el salto, se decidió transformarlo en apertura automática. Para ello se le dotó de un cable que se enganchaba en una barra existente en el avión, de manera que al efectuarse el salto dicho cable producía la apertura del paracaídas y el paracaidista no tenía necesidad de contar los segundos que habían de transcurrir antes de tirar del cordón de apertura manual. Desgraciadamente, la conversión del paracaídas de apertura manual en apertura automática tenía sus dificultades y se produjeron algunos accidentes fatales. Consultan-



Calibre: 9 mm
Longitud del arma: 762 mm
Peso: 3,44 kg (cargado)
Alimentación: cargador de 32 cartuchos
Sistema de operación: retroceso
Velocidad de tiro: 540 dpm
Velocidad inicial del proyectil: 366 m/s

do sus archivos, el Ejército descubrió que ya en 1936 se le había ofrecido un diseño de paracaídas automático. Este fue aprovechado con algunas modificaciones y constituyó el «Paracaídas GQ» —o «modelo X»—, empleado por las fuerzas británicas aerotransportadas hasta el principio de la década de los 60.

Del mismo modo, la introducción del avión de transporte Dakota —en el que los paracaidistas podían lanzarse por una amplia puerta lateral— permitió al soldado efectuar el salto con más equipo, si bien esta novedad encontró alguna oposición. En cualquier caso, ya se había encontrado un buen sistema de lanzamiento y no existía ninguna razón para entorpecer su perfeccionamiento. Todo lo más, podían introducirse algunas mejoras, como la admitida en forma de equipo individual adicional. Este consistía en una bolsa de lona atada por un lado a una de las piernas del paracaidista y por otra unida por una cuerda al atalaje del paracaídas. El soldado arrastraba la bolsa fuera del avión. Una vez en el aire y abierto el paracaídas, desprendía la bolsa de su pierna que quedaba colgando por debajo de él. Al tomar tierra, la bolsa lo hacía en primer lugar lo que reducía el peso que soportaba el paracaídas, disminuía la velocidad de descenso y hacía menos peligroso el aterrizaje.

Con este sistema los paracaidistas podían saltar llevando consigo algunas armas pesadas. Pero restaba todavía por solucionar la forma de dotarles de algún medio de transporte en tierra. No para los hombres, que se suponía debían moverse como cualquier infantería, sino para los exploradores y agentes de enlace, que habrían de poder abandonar con rapidez la zona de lanzamiento.

La primera solución a este problema vino en la figura de la famosa bicicleta plegable; famosa no por su empleo en el combate sino por el gran número de chistes que originó su uso. En realidad, era una máquina muy práctica consistente en una bicicleta corriente con la armadura articulada por el centro, de modo que podía plegarse quedando una rueda por encima de la otra. El manillar y el sillín también podían ser plegados y la bicicleta entera cabía en un contenedor. Una vez en tierra se la desplegaba y se ajustaban las tuercas resultando una máquina totalmente utilizable. Pero era muy corriente que, con las prisas del momento, los paracaidistas se olvidasen de poner alguna de las tuercas y después de un corto trayecto —normalmente en terreno accidentado— la bicicleta se doblase bajo él. Quizás el más conocido de los chistes sobre la bicicleta fuese aquel del paracaidista cayendo por el aire con su paracaídas sin abrir y diciendo: «Y cuando llegue abajo, me apuesto lo que sea a que la maldita bicicleta tampoco funcionará.»

A la bicicleta plegable le siguió la motocicleta también plegable, una máquina muy pequeña, especialmente construida, llamada la «Welbike». El prefijo «Wel» señalaba que había sido creada por el Departamento de las Fuerzas Especiales que existía en Welwyn Garden City. Tenía dos ruedas de pequeño tamaño y un motor de dos cilindros dentro de

Izquierda: la torre de lanzamiento en que los aspirantes a paracaidista eran entrenados en el salto antes de efectuarlo prácticamente. El primer emplazamiento de la Escuela de Instrucción Paracaidista estuvo en el aeródromo de Ringway, en Manchester, donde el Comandante Rock y el Escuadron «Leader Strange» iniciaron el entrenamiento de las fuerzas aerotransportadas británicas en 1940. El primer centro de instrucción se titulaba Escuela Central de Aterrizaje. Además de la torre de lanzamiento existían otros elementos construidos expresamente para familiarizar a los reclutas con el material de salto, tales como una simulación del agujero de salida del Whitley dentro de un hangar y otro parecido suspendido en el aire colgando de un globo. El salto por dicho agujero no presentaba grandes dificultades siendo fijo pero al hacerlo desde un avión era bastante corriente que el paracaidista se golpease en el rostro contra el borde opuesto del agujero. Esta desagradable experiencia se la conocía vulgarmente por «tocar la campana».

EL SUBFUSIL STEN MARK II

El primer subfusil Sten fue fabricado a mitad del año 1941 para responder a la urgente petición de armamento barato y eficiente con destino al norte de Africa. El primer modelo, el Mark I, constituyó un arma muy eficaz pero las necesidades eran tan urgentes al finalizar dicho año que se decidió prescindir de todos los refinamientos innecesarios para acelerar su fabricación. En consecuencia, el modelo Mark II fue muy posiblemente el arma más rudimentaria usada jamás por el soldado británico. Muy pronto se le aplicaron diversos apodos, tales como el «Tommy-gun de hojalata» «la delicia del plomero», e incluso «el fusil pestilente». El Mark II estaba hecho de sencillas piezas prensadas de metal barato unidas apresuradamente lo que producía su separación cuando recibía un golpe fuerte. El cargador creaba muchos problemas. Sus bordes se deformaban con facilidad y esto provocaba interrupciones en la alimentación del arma. Este cargador también se atascaba frecuentemente con el polvo, lo que constituía un grave inconveniente para su uso en el desierto. A pesar de todo ello, el subfusil era un arma de gran utilidad. Se fabricaron más de dos millones a razón de 20.000 semanales, lo que permitió abaratar su precio a 2,87 libras por cada uno y a pesar de sus defectos, el subfusil se ganó su aceptación en el campo de batalla y fue copiado extensamente en el mundo entero.

Derecha: un sargento paracaidista con paracaídas y bolsa adicional, llevando además algunos objetos debajo de su chaquetón. Un hallazgo muy útil, hecho en época temprana, fue el que un hombre podía ser lanzado con una carga complementaria que colgase por debajo suyo. Debajo: un «para» armado con un Sten entrenándose en el otoño de 1941.





su armazón, situado muy bajo. El sillín y el manillar podían plegarse, abriéndose hacia arriba. Alcanzaba una velocidad de 30 millas por hora, podía recorrer hasta 90 millas con las 6,5 pintas de carburante que cabían en su depósito y pronto se hizo extremadamente popular entre los paracaidistas.

Los primeros planeadores Horsa hicieron su aparición en la primavera de 1942. Podían transportar 28 hombres en su interior, un jeep y un cañón de 75 mm si se les despojaba de los asientos. De esta manera las fuerzas aerotransportadas podían contar con vehículos motorizados y artillería de apoyo directo desde los primeros momentos. Muy poco después vino el planeador Hamilcar, capaz de llevar varios jeep y cañones o bien un cañón de campaña de 26 libras e incluso un carro de combate ligero.

El obús de montaña M8 era un arma de procedencia americana principalmente ideada para su empleo en la guerra de montaña sobre mulos. Su pequeño tamaño, sin embargo, le hacía idóneo para su utilización por las fuerzas aerotransportadas y por esta razón los británicos lo adquirieron en grandes cantidades. Disparaba proyectiles de gran potencia de 14,7 libras, con un alcance máximo de 9.600 yardas, al igual que granadas contracarro de carga hueca capaces de perforar corazas de 3,5 pulgadas a dicha distancia, aunque su alcance eficaz no superaba las 1.000 yardas. También podía ser desmontado en seis partes para su lanzamiento en «Paracrate» —una modalidad de carga con su propio paracaídas.

Como el cañón reglamentario de 25 libras no podía ser transportado en planeador sin necesidad de desmontarlo en exceso, los británicos fabricaron una versión especial para el Mark 3. Tenía una pequeña rueda y el mástil podía doblarse por el centro a fin de ser introducido con facilidad en el planeador. Esto permitía además un mayor ángulo de elevación al tubo, lo que tenía sus ventajas para su empleo táctico en algunas situaciones. Balísticamente no tenía ninguna variación y seguía disparando proyectiles de 25 libras con un alcance de 13.400 yardas.

La última aportación de los especialistas a las unidades aerotransportadas fue el carro aerotransportable. Pero su origen se debió más a las circunstancias que a un propósito definido. La casa Vickers ha-



Derecha, de arriba a abajo: un grupo de paracaidistas polacos realizan una demostración con el manejable «Paracart», un ingenio utilizado para recoger el material lanzado en la zona de lanzamiento. Paracaidistas montando en la legendaria bicicleta portátil, blanco de tantos comentarios mordaces por sus desventurados usuarios. El obús de montaña M8 de 75 mm ideado para la guerra de montaña tenía condiciones ventajosas para su utilización por las fuerzas aerotransportadas (de estructura compacta, podía ser lanzado al mismo tiempo que las tropas paracaidistas proporcionándoles el apoyo que tanto necesitaban en los primeros momentos de su aterrizaje). Paracaidistas esperando el momento del salto dentro de un Whitley. Abajo: un carro ligero Locust M 22 emergiendo del planeador Hamilcar.



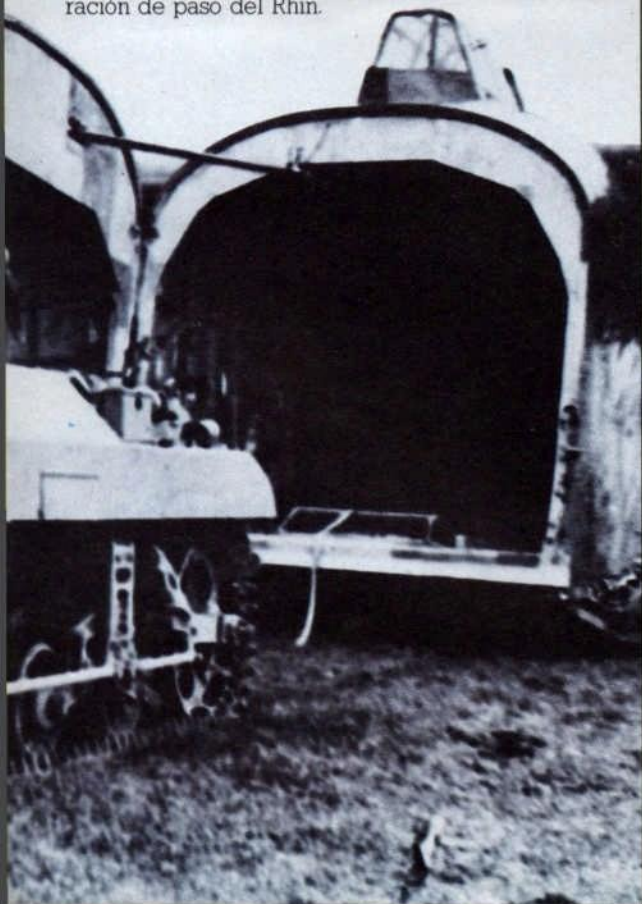






bía fabricado el carro ligero Tetrarca antes de la guerra aunque no fue puesto en producción hasta 1940. Para entonces, sin embargo, y con la experiencia de la campaña de Francia era la opinión general en los ambientes oficiales contraria a los carros ligeros y la producción fue suspendida de momento. En 1941 se pensó que el carro Tetrarca de 8 toneladas podría tener su aplicación como carro aerotransportado, por lo que su fabricación se reanudó, llegándose a producir un total de 177. Como armamento, contaba con el cañón típico de 2 libras y una ametralladora Besa de 7,92 mm, y su velocidad alcanzaba las 40 millas por hora y su autonomía era de 140 millas.

Además del Tetrarca los británicos fueron también dotados con un cierto número de carros ligeros americanos Locust M22. Este carro era de parecido tamaño al inglés pero con una ametralladora de 37 mm. Por su aspecto parecía un carro Sherman en miniatura y su velocidad llegaba a las 35 millas por horas. Por desgracia, los americanos no habían conseguido crear un planeador apropiado para este vehículo de combate y la única manera de transportarlo era colgado de un avión, para lo cual era necesario despojarle de la torreta. Pero este método era tan poco práctico que los americanos no lo emplearon nunca. Serían los británicos quienes lo utilizarían, pues sí era transportable en el Hamilear y por esta razón algunos M22 intervinieron en la operación de paso del Rhin.



CAZADORES DE CARROS

En junio de 1941 Hitler se volvió contra la Unión Soviética, desencadenando una furiosa Blitzkrieg sobre el Ejército rojo con los bombarderos en picado de la Stukageschwader 2 «Immelmann»

Abajo: Hans-Ulrich Rudel, el indiscutido as de los Stuka del StG 2. Figura principal: un Ju 87B-2 del StG 2 durante la batalla de Creta, en mayo de 1941. Fondo a la derecha: el StG 2 en acción en el frente oriental contra un puente de ferrocarril (agosto de 1941).

A las 3,15 horas del 22 de junio de 1914 todo el poderío de la Wehrmacht se abatió sobre la Unión Soviética. Mientras las columnas acorazadas y la infantería avanzaban hacia sus primeros objetivos, el aire se llenaba con el extremecedor aullido de los bombarderos Junker Ju 875 Stuka picando sobre sus flancos. La Luftwaffe había reunido 334 Stuka para la Operación Barbarossa, el nombre clave de la Blitzkrieg de Hitler en el este. Su misión era pulverizar los puntos fuertes del enemigo y aplastar las concentraciones de tropas.

La principal fuerza de bombardeo en picado era la Stukageschwader 2 (STG 2) «Immelmann». Bautizada con el nombre de Max Immelmann, un héroe de la aviación de caza de la I Guerra Mundial, contaba con los mejores pilotos de la Luftwaffe en ata-





ques aire-tierra. El virtuoso protagonista de la Geschwader, llamado a destruir más de 500 tanques antes de terminar la guerra, era Hans-Ulrich Rudel.

Fue al iniciarse la lucha en el frente oriental que el Stuka Ju 87 volvió a ser el mismo, después de las durísimas pérdidas sufridas a manos de la RAF. La oposición de los cazas soviéticos fue mínima y el desarrollo de las operaciones recuperó el ritmo febril de las primeras campañas, con los pilotos realizando cuatro o más salidas diarias. Rudel, por entonces Obertleutnant en la STG 2, lo recordaba con estas palabras:

«Nuestros blancos eran siempre los mismos: carros de combate, vehículos de motor, puentes, obras de campaña y emplazamiento de la artillería antiaérea. En ocasiones lo eran también las comunicaciones ferroviarias del enemigo o sus trenes blindados, cuando los usaban para apoyo de la artillería. Cualquier resistencia que se opusiese a nuestras puntas de lanza debía ser destruida para incrementar la velocidad y el ímpetu de nuestro avance».

Pero muy pronto se hizo evidente para los pilotos del STG 2 que los carros de combate rusos eran un blanco difícil de alcanzar desde el aire. El 25 de junio los tres Gruppen atacaron una concentración de carros al sur de Grodno y, pese a la intensidad del ataque, se pudo comprobar más tarde que sólo uno de ellos había resultado destruido. La necesidad de un armamento especial capaz de perforar la coraza de los carros se tradujo en la aparición de algunos adelantos: cañones de 30, 37 y 75 mm que disparaban proyectiles perforantes de carga hueca, lanzadores de «racimos» de bombas SD-4 también de carga hueca y, en la última fase de la guerra, proyectiles cohetes. El Ju 87G, la versión anticarro del Stuka, estaba armado con el cañón Flak 18 ó BK 37 de 37 mm. Dos de estos cañones estaban montados bajo las alas, fuera del aparato de aterrizaje. Cada uno estaba alimentado con seis proyectiles perforantes de 1,36 kg de peso y un núcleo de wolframio.

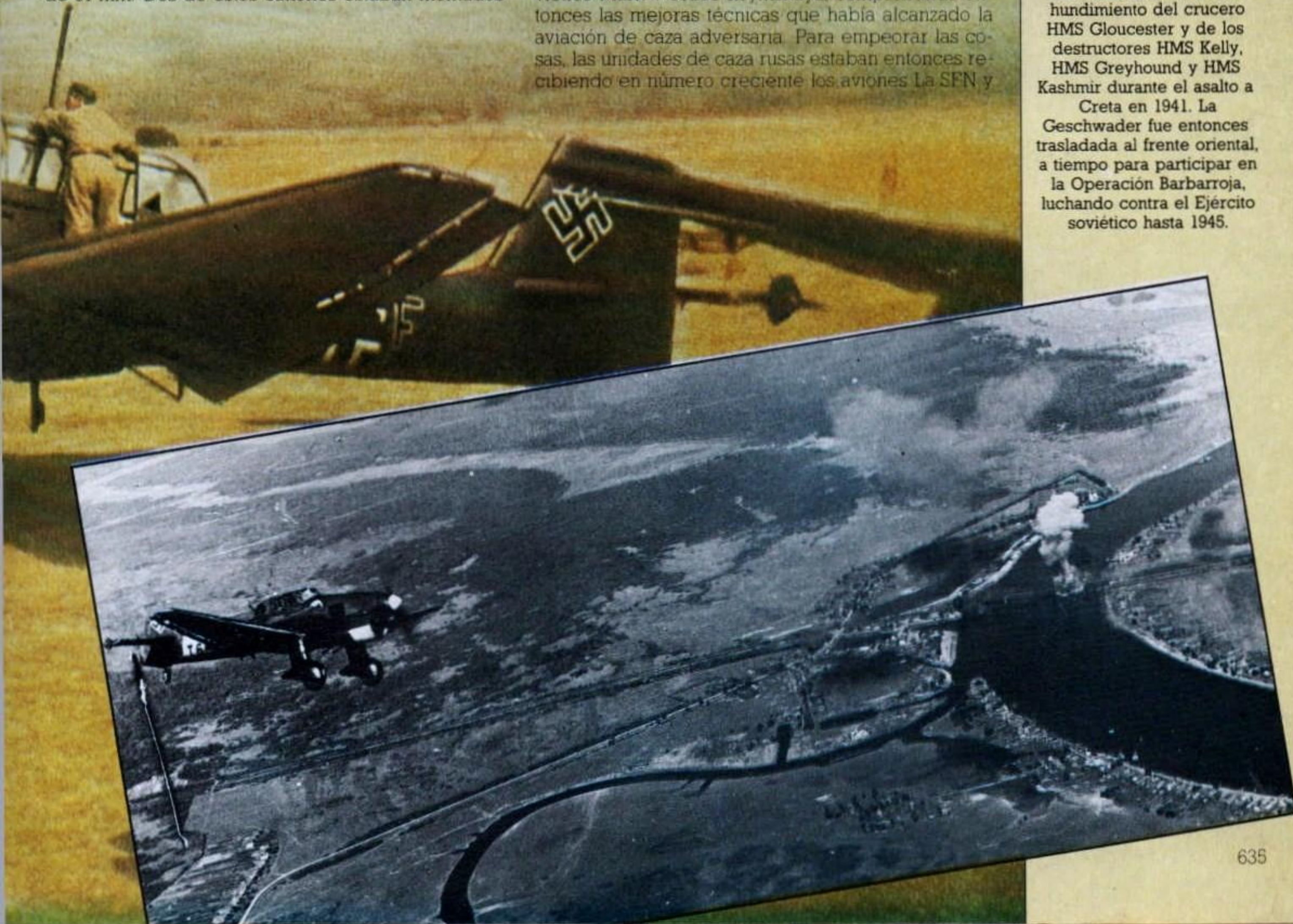
Con el fin de poner a prueba las condiciones del Ju 87G y de otros aviones destinados a la lucha anti-carro se creó en febrero de 1942, en Bryansk, la Versucksverband fur Panzerkampfung (Unidad experimental de lucha contra carro) bajo el mando del Oberstleutnant Otto Weiss. Muchos de los pilotos concentrados en Bryansk se sentían escépticos con respecto a la capacidad del Flak 18 para enfrentarse a la coraza frontal de 45 mm del T-34 soviético y todavía abrigaban mayores dudas sobre su eficacia contra los 75 mm del KV-1. Sin embargo, el Capitán Rudel, que representaba a la STG2, sirvió en las excelentes características del nuevo cañón un medio útil para combatir contra los carros rusos. Así pensaba Rudel:

«Lo que más me sugestionaba era la posibilidad de disparar con una precisión de 20 ó 30 cm. De conseguirlo, se podrían alcanzar las partes más vulnerables del carro siempre, claro está, que uno pudiese acercarse a la distancia necesaria. Esta era mi convicción. Aprendimos a identificar los diversos tipos de carros rusos, y a conocer dónde estaban sus puntos débiles: el motor, el depósito de carburante y la cámara de municiones».

El destructor de carros Ju 87G tuvo su primera experiencia real de combate el 18 de marzo de 1943, volando desde Bryansk. En mayo del mismo año Rudel se trasladó hacia el sur, a Crimea, con el fin de poner a prueba el nuevo avión en el sector de Kuban. En seguida se pudo comprobar que tanto la aviación de caza enemiga como sus defensas antiaéreas constituían una seria amenaza para el Ju 87D. Rudel se enfrentó por primera vez con el Spitfire soviético Mark V sobre Krymskaya, comprobando entonces las mejoras técnicas que había alcanzado la aviación de caza adversaria. Para empeorar las cosas, las unidades de caza rusas estaban entonces recibiendo en número creciente los aviones La 5FN y

EL StG 2

La unidad de la Luftwaffe que mayor éxito cosechó en la lucha contra-carro (Panzerknacker) fue el Stukageschwader 2 (StG 2). Sus orígenes se remontan a la primera unidad de bombardeo creada en Schwerinen 1935. Aunque el StG 2 pudo valorar las posibilidades del Ju 78A durante la guerra civil española, su verdadera prueba tuvo lugar en septiembre 1939 cuando dos Gruppen participaron en la invasión de Polonia. En el verano siguiente el StG 2 actuó en la ofensiva contra los Países Bajos y Francia, formando parte del VII Fliegerkorps de la Luftwaffe. Al iniciarse la batalla de Inglaterra el StG 2 contaba ya con tres Gruppen pero las pérdidas sufridas en los combates aéreos fueron tan grandes que los Stukas fueron retirados del servicio en primera línea. Sin embargo, el Stuka era un arma de indudable potencia en circunstancias apropiadas. El StG 2 jugó un importante papel en la invasión de Grecia y en la lucha en el Mediterráneo. Fue el responsable del hundimiento del crucero HMS Gloucester y de los destructores HMS Kelly, HMS Greyhound y HMS Kashmir durante el asalto a Creta en 1941. La Geschwader fue entonces trasladada al frente oriental, a tiempo para participar en la Operación Barbarroja, luchando contra el Ejército soviético hasta 1945.



Yakovlev Yak 9. No obstante, el entrenamiento de los pilotos soviéticos seguía siendo bastante deficiente y, como decía Rudel, «su moral era baja en general; sólo algunas unidades especiales eran la excepción a esta regla». El fuego antiaéreo era otra cuestión. Rudel consideraba imprescindible que los Ju 87G fuesen acompañados por los bombarderos de picado Ju 87G para atacar sus emplazamientos.

Una vez concluidas satisfactoriamente estas pruebas, el nuevo aparato estaba ya en condiciones para ócupar su puesto en el despliegue de la Luftwaffe en víspera de la Operación Zitadelle, la gran ofensiva alemana contra el saliente ruso de Kursk. Tres Stukageschwader, dotados con los Ju 87D, fueron reunidos para esta batalla; a saber, las StG1, StG2 y







Izquierda: una pareja de Stuka regresa de su misión con sus depósitos de bombas vacíos. Izquierda, arriba: el personal de tierra realizando tareas de entrenamiento con uno de los cañones de 37 mm de un Ju 87G. Particularmente diseñado para la misión contra-carro, este avión hizo grandes estragos en las fuerzas acorazadas soviéticas. Abajo: un Ju 87 es municionado con su cargamento de bombas antes de realizar una misión en el frente oriental.



StG77, haciendo un total de nueve Gruppen. Los Ju 87G fueron agrupados en dos Panzer Jäger Staffeln y asignados a la StG1 y a la StG2. Más adelante, durante el mismo año, la aviación anti-carro fue reunida en un décimo Staffel agregado a cada una de las Stukageschwader. El Staffel de aviones Stuka asignado al Geschwader «Immelmann» era el 10 (Pz) StG2.

La formación básica de vuelo adoptada por las unidades de Stuka fue la «V» de tres aparatos, llamada la Kette. Un Staffel estaba compuesto de nueve o doce Ju 87 y un Gruppe comprendía tres Staffeln además de una plana mayor de vuelo constituida por el Gruppenkommander y sus auxiliares. El Kommodore del StG2 era el Oberstleutnant de 36 años Dr. Ernst Kupfer.

La Luftwaffe había concentrado unos 1.800 aparatos para la que iba a ser su mayor ofensiva en el frente del este. Además de los grandes contingentes de bombarderos de caza, el elemento de ataque aire-tierra estaba formado por tres Stukageschwader, el Schlachgeschwader 1 —dotado con aviones de lucha contracarro Foke Wulf 190 y Henschel Hs 129—, cuatro Staffeln Hs 129 adicionales y un Panzer Jäger Staffel de Messerschmitt Bf 110. Comprendiendo que el Ejército soviético estaba firmemente establecido en el saliente de Kursk, el Alto Mando alemán confiaba en el poder aéreo para abrir el paso a los carros de combate a través de las unidades acorazadas enemigas y de sus fortificaciones de campaña. La aviación contra-carro actuaría en su misión específica, en tanto los Ju 87D atacarían las comunicaciones de la retaguardia soviética.

Según un testigo, el primer día de la batalla, el 5 de julio, «amaneció brillante y caluroso, un lánguido día de verano, típico de la Rusia central». Los Stuka se emplearon a fondo desde el amanecer, volando cinco o seis veces a lo largo del día. Rudel, que mandaba el Panzer Jäger Staffel StG2, estaba impresionado:

«En el primer ataque cuatro tanques saltaron en pedazos bajo el martilleo de mi cañón y al atardecer, el total ascendía ya a 12. Todos nos sentíamos presos por la pasión de la caza. Después del primer día los mecánicos trabajaban a tope pues mi avión

EL STUKA

El Junkers Ju 87 fue concebido en 1933 como avión de ataque aire-tierra para abrir camino en los ataques tipo Blitzkrieg. Fue puesto en producción en 1936, después de numerosas pruebas. Los primeros Stuka que entraron en acción fueron los que combatieron con la Legión Cóndor durante la guerra civil española donde adquirieron una gran reputación a causa de la precisión de su bombardeo.

Para mediados de 1939 ya estaba en marcha su producción a pleno rendimiento y los primeros Ju 87B constituían el material de varias unidades de la Luftwaffe. Los Ju 87B contaban con un motor Jumo 211 Da de 1.200 HP que proporcionaba al Stuka una velocidad máxima de 300 km/h. Su armamento comprendía dos ametralladoras fijas de 7 mm, delanteras, y una ametralladora MG 15 en la cabina posterior. La carga máxima de bombas que podía transportar era de 500 kg.

Otros dos modelos, el Ju 87D y el 87G, fueron profusamente utilizados en el frente oriental contra las fuerzas terrestres soviéticas. El Ju 87D entró en servicio a últimos del año 1941 y difería de los modelos anteriores en que tenía mayor blindaje, más armamento defensivo y un cargamento de bombas superior. El Ju 87G fue diseñado expresamente para la lucha contra-carro; aunque fundado en la serie D, contaba con dos cañones de 37 mm.

había sido dañado seriamente por el fuego antiaéreo. La vida de un avión de esta clase es siempre muy corta.»

«La imagen se completaría en los días siguientes con nuevos éxitos. Mientras los aparatos dotados de cañones anti-carro atacaban a las unidades acorazadas, parte de los aviones de bombardeo en picado se encargaba de anular a la artillería antiaérea. El resto de la formación volaba en círculo a muy poca altura, como una gallina clueca sobre sus polluelos, para proteger a los atacantes de la aviación de caza enemigos. Poco a poco fui descubriendo todos los trucos de la lucha. Siempre se aprende de los errores. En ocasiones perdíamos aviones porque volábamos en medio de un duelo de artillería y comprendimos la necesidad de esquivar el espacio aéreo donde cruzaban las trayectorias de la artillería. Con el tiempo también los rusos aprendieron a enfrentarse con éxito a nuestros ataques, situando su artillería antiaérea con los carros más avanzados.»

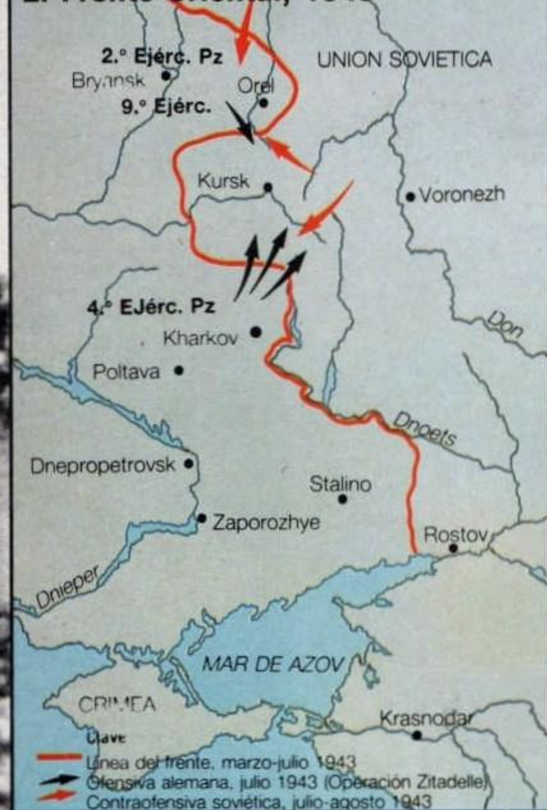
Aunque la aviación de caza soviética intentó intervenir en la batalla, no fue capaz de atravesar la pantalla de los cazas de la Luftwaffe. Hubo gigantescos combates en el cielo y sólo el 5 de junio el Jagdgeschwader del III Fliegkorp pretendía haber obtenido 430 victorias en el aire. A causa de estas fuertes pérdidas, los ejércitos rusos se vieron forzados a confiar sólo en el fuego antiaéreo para hacer frente a las fuerzas de ataque aire-tierra alemanas. Este era con frecuencia muy eficaz pues los aviones alemanes actuaban a baja altura y dentro del alcance de las armas ligeras antiaéreas. El 8 de julio el jefe del Staffell 9 del StG2, Bernard Wurke, fue alcanzado por el fuego de un tanque ruso y murió al estrellarse. Poco después en el mismo mes de julio, el comandante del Staffell 7, el Obertleutnant Willi Horner —recompensado dos meses antes con la Cruz de Caballero— fue derribado por la artillería antiaérea al noroeste de Orel.

Rudel, por su parte, recordaba así los ataques de la aviación soviética a las bases del StG2:

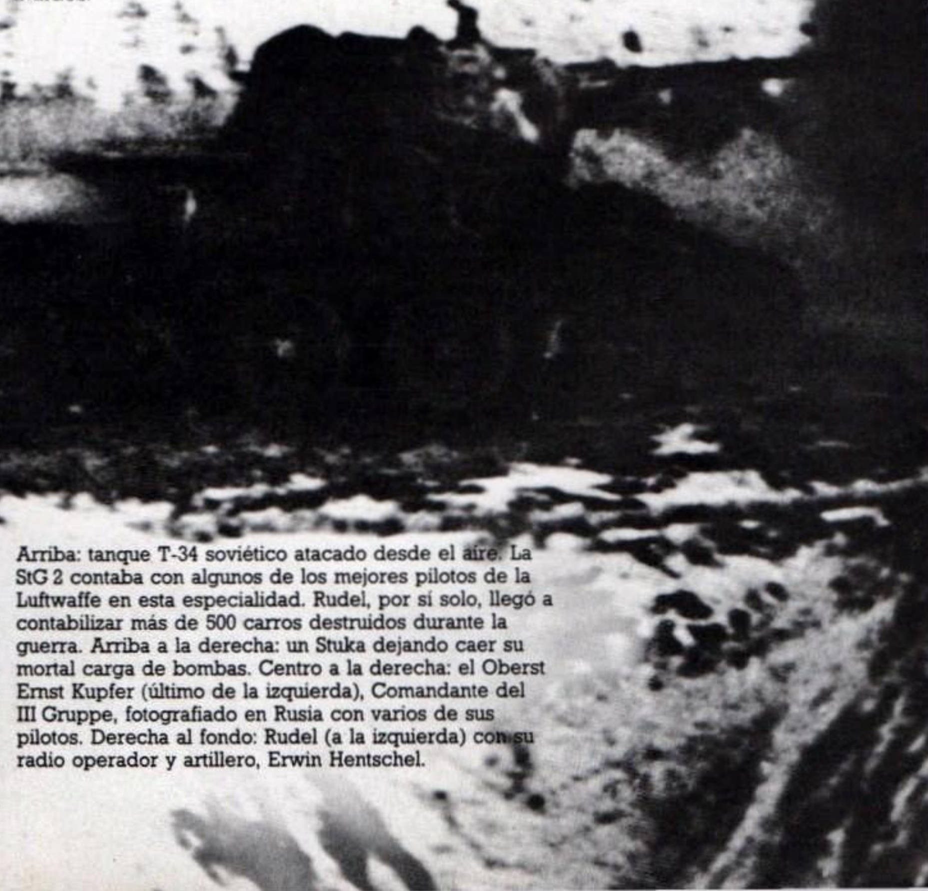
«La aviación soviética realizaba incursiones todas las noches sobre nuestro aeródromo en el sector de Orel. Teníamos unas trincheras situadas junto a nuestras tiendas y debíamos guarecernos en ellas tan pronto aparecían los atacantes. Sin embargo, algunos de nosotros continuábamos durmiendo. Un buen descanso nocturno era imprescindible si queríamos estar en condiciones de volar el día siguiente. En todo caso, los rusos solían prolongar sus bombardeos durante toda la noche.»

Estos incómodos raids de la aviación rusa eran llevados a cabo normalmente con anticuados biplanos de Polikarpov U-2 volando a poca altura y utilizando bombas de fragmentación. Aun así, se apuntaron un buen tanto cuando el Kommandeur del III Gruppe del StG2, el Capitán Walter Krauss, resultó muerto durante un ataque nocturno el día 17 de julio. Su puesto fue ocupado por Raudel, quien al mes siguiente cumplía su salida número 1.200. Su operador de radio y artillero, el Oberfeldwebel Erwin Heutschell, —recompensado con la Cruz de Caballero al finalizar el año—, llegó a efectuar 1.000 misiones de vuelo.

Pero para el 23 de julio estaba claro que la ofensiva alemana en Kursk había fracasado y que la iniciativa había pasado a los rusos. Un mes más tarde las tropas soviéticas entraban en Kharkov. A partir de este momento la Wehrmacht sólo podría realizar en el frente oriental una serie de acciones retadoras. Para la Luftwaffe, por su parte, una de las lecciones de Kursk fue que las fuerzas aéreas de apoyo terrestre eran inapropiadas para las exigencias del teatro de la guerra rusa, aunque individualmente las unidades se habían comportado aceptablemente. Más aún, la experiencia había demostrado que la mayor parte del tipo de aviones asignados a esta misión estaban obsoletos y necesitaban ser sustituidos.



En el verano de 1943 los ejércitos Panzer alemanes del sector más meridional del frente oriental lanzaron la Operación Zitadelle contra el saliente ruso de Kursk. Como puntas de lanza de esta ofensiva entraron en acción los nuevos aviones cazadores de carros Ju 87G de la Stukageschwader 2.



Arriba: tanque T-34 soviético atacado desde el aire. La StG 2 contaba con algunos de los mejores pilotos de la Luftwaffe en esta especialidad. Rudel, por sí solo, llegó a contabilizar más de 500 carros destruidos durante la guerra. Arriba a la derecha: un Stuka dejando caer su mortal carga de bombas. Centro a la derecha: el Oberst Ernst Kupfer (último de la izquierda), Comandante del III Gruppe, fotografiado en Rusia con varios de sus pilotos. Derecha al fondo: Rudel (a la izquierda) con su radio operador y artillero, Erwin Hentschel.

HANS ULRICH RUDEL

Nacido el 2 de mayo de 1916 en Silesia, Hans-Ulrich Rudel estaba abocado a ser el más destacado piloto de ataque aire-tierra de la II Guerra Mundial. En 1938, dos años después de su ingreso en la Luftwaffe, fue destinado a la Geschwader 168. Por extraño que parezca, Rudel fue considerado un piloto mediocre y vuelto a desempeñar misiones de reconocimiento. Tomó parte en la campaña de Polonia y en ella se hizo merecedor de la Cruz de Hierro de segunda clase. En 1940 regresó con los Stuka, aunque persistían las dudas sobre su habilidad y no entró en acción hasta la invasión de Rusia en 1941. Destinado a la StG 2, Rudel demostró en seguida que era el mejor piloto de bombardeo en picado del frente oriental. Ya en febrero de 1943 había realizado 1.000 misiones y para octubre del mismo año tenía en su haber 100 tanques destruidos. En marzo de 1944 se le dio el mando del III Gruppe de la StG 2 y seis meses más tarde era el jefe de la Geschwader. Pese a haber perdido parte de una pierna en febrero de 1945, Rudel continuó mandando su unidad y combatió hasta el final de la guerra. Su cuenta de éxitos es impresionante: había desempeñado 253 misiones de vuelo destruyendo, por lo menos, 519 carros de combate, más de 800 vehículos, 150 cañones autopropulsados y cuatro trenes blindados; así mismo, había hundido un acorazado, un crucero, un destructor y 70 lanchas.







Abajo: un Ju 87 preparándose para despegar. Izquierda: un Ju 87 en el momento de picar. Bajo sus alas se ven con claridad los dos cañones de 37 mm.

En octubre de 1943 la Stukageschwader cambió su denominación por la de Schlachtgeschwader y, para mediados de 1944, casi todos ellos habían sido dotados con el avión Fw 190. La excepción —aparte de unos pocos Panzer Jäger Staffeln— a esta medida fue el III Gruppe del StG2, que siguió actuando con una mezcla de Stuka Ju 87D y Ju 87G, hasta la terminación de la guerra en Europa. Sin embargo, los Fw 190 del Gruppe II, mandado por el Comandante Kurt Kennel, fueron llamados a menudo para proteger a los lentos y poco manejables Stuka.

Fue debido fundamentalmente a las preferencias personales de Rudel por el Ju 87, que el III Gruppe del StG2 no se convirtiera en otra unidad del Foke Wulf 190. Rudel fue nombrado Geschwader Kommodore en agosto de 1944, pasando el mando de su Gruppe al Capitán Kurt Lan —un veterano de la campaña de Grecia en 1941, pudiendo así pilotar tanto el Ju 87 como el Fw 190. La composición mixta de este Geschwader fue, en cierta manera, una vetaja en algunas ocasiones. Durante la defensa de Budapest, a fines de 1944, la unidad de Rudel sirvió de «criada para todo» según su propia expresión: «Eramos aviaciones de bombardeo, de ataque, de caza e incluso de reconocimiento». Pese a todo, Rudel conocía perfectamente las limitaciones del Stuka, como su relato de las operaciones sobre la cabeza de puente rusa en el Oder, en febrero de 1945, poner bien de manifiesto:

«Antes de atacar procuraba elevarme hasta los 800 m ya que a esa altura el fuego antiaéreo no podía alcanzarme. Luego picaba en un descenso prolongado, con giros bruscos, hasta conseguir aproximarme al carro de combate. En ese momento enderezaba el avión durante un momento para hacer fuego y después me alejaba volando muy bajo, utilizando la misma maniobra de evasión. Sólo me elevaba de nuevo cuando me encontraba fuera del alcance de las defensas antiaéreas. Por supuesto que esta forma de volar estaba vedada para mis compañeros, por la sencilla de razón de que carecían de mi experiencia».

Lo cierto es que fue sólo a causa del valor de Rudel y de sus hombres que el Ju 87 pudo mantenerse como avión de combate hasta el final de la guerra. El recuerdo de los pilotos del StG 2 ha llegado hasta nuestros días gracias a perpetuarse el nombre de la unidad —«Immelmann Geschwader» en el ala de reconocimiento Aufklarungsgeschwader 51 de las actuales fuerzas aéreas de la Alemania Occidental.

Comandante Hans-Ulrich Rudel, Stukageschwader 2, Rusia 1944

Rudel viste un traje de vuelo de dos piezas (el llamado «traje de la invasión», con grandes bolsillos —para mapas y equipos de supervivencia— y se cubre la cabeza con el Fliegermütze (gorro de cuartel). Las hombreras indican su graduación de Comandante y el reborde amarillo señala que pertenece al arma de aviación. En el cuello lleva la Cruz de Caballero con espadas y hoja de noble.

ARTILLEROS
EN GUERRA





ARTILLERIA REAL

A pesar de su permanente agregación a la 3.ª Brigada, el 29.° Regimiento retiene parte de la Artillería Real y, como tal puede seguirse su historia desde el siglo XV. No fue hasta principios de 1720 cuando formalmente apareció la Artillería Real. Desde su formación, la Artillería Real ha intervenido en todas las principales batallas libradas por las tropas británicas. Su apodo «Ubique» (por todas partes) en la parte superior del distintivo, indica el papel primordial de la Artillería Real en las operaciones militares británicas. Durante la guerra de las Malvinas, las fuerzas terrestres fueron apoyadas por 30 cañones ligeros de 105 mm. El 29.° Regimiento proporcionó las baterías 79 (Kirkee) 7 (Sphinx) y 8 (Alma) cada una a seis piezas. Otras baterías de artillería, equipadas con cañones de 105 mm, fueron la 8 y la 29 del 4.° Regimiento de Campaña. La defensa aérea fue proporcionada por los misiles Rapier de la batería T, del 12.° Regimiento de Defensa Antiáerea y los tubos lanzadores —transportados por dos hombres— de la 43 batería del 32.° Regimiento de Armas Dirigidas. Los observadores avanzados pertenecían a la 148 batería del 49.° Regimiento de Campaña.

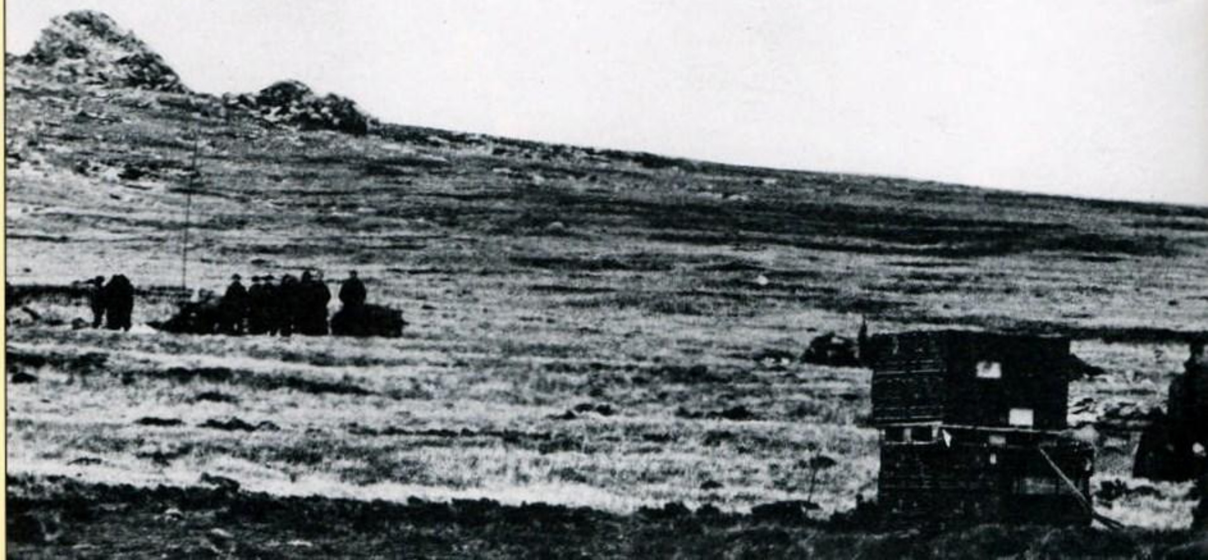
El 29.° Comando, RA, dio a la 3.ª Brigada de comandos el poder de fuego que necesitaban para superar las defensas argentinas en las Malvinas, pero las condiciones no eran fáciles para los artilleros

Al atardecer del domingo 4 de abril de 1982 el Jefe del 29.° Regimiento de la Artillería Real, Teniente Coronel M. J. Holroyd Smith, reunió a sus oficiales para tratar de su misión. Como parte integral de la 3.ª Brigada, el regimiento con sus 18 cañones ligeros de 105 mm, iba a reunirse al destacamento naval que preparaba la marcha a las Malvinas. Holroyd Smith resaltó que el tiempo era esencial y que los preparativos tenían que estar terminados para la mañana siguiente. Sus órdenes produjeron un frenesí de actividad: el equipo personal fue empaquetado y un reparto de ropa de invierno fue llevado a cabo rápidamente. Fuera del acuartelamiento del regimiento en la ciudadela en Plymouth, la noche hacía eco al sonido de camiones que transportaban miles de disparos de artillería y otros esenciales suministros de combate para unidades.

Debido a su tamaño, el regimiento fue dividido entre varios barcos para su viaje al sur.

Aunque las condiciones en los barcos eran de apiñamiento, los artilleros utilizaron el viaje a la isla Ascensión para afilar sus artes guerreras. El entrenamiento fue intensivo y exhaustivo: ejercicios, manejo de las armas y cursos sobre primeros auxilios prepararon a los hombres para la batalla que tenían delante. Se puso especial énfasis en el reconocimiento de vehículos y aviones, una parte esencial del arte de los artilleros. Como temprana anticipación de victoria, a cada hombre se le enseñó el procedimiento correcto para manejar prisioneros. A llegar a la isla Ascensión el 20 de abril, el regimiento pudo descargar su equipo y los hombres tuvieron la oportunidad de estirar los músculos de sus piernas durante una marcha de ocho millas.

Posteriores entrenamientos de desembarco fueron frustrados ya que la necesidad de dirigirse al sur se hacía más urgente a medida que se evaporaba la solución diplomática a la crisis. El 21 de mayo la punta de flecha de la fuerza de desembarco el HMS Fearless y el Intrepid navegaron hacia las Malvinas para las cabezas de desembarco de Ajax, San Carlos y puerto de San Carlos. Los primeros en desembarcar fueron los grupos OP acompañados por



comandos y paracaidistas. Su misión era preparar posiciones artilleras sobre el terreno e identificar objetivos. La oposición al desembarco fue mínima y al amanecer los cañones ligeros del regimientos fueron desembarcados por medio de helicópteros.

Aunque los hombres estaban sedientos de combate, fueron obligados a permanecer en las colinas mientras la reunión de hombres y abastecimientos continuaban sólo interrumpida por ataques aéreos argentinos. Sin embargo, el atardecer del 27 de mayo, 28 hombres y tres cañones de la batería Alma bajo el control del Teniente Mark Waring fueron enviados a Camilla Creek House en apoyo del ataque del 2.° de Paracaidistas a Darwin y Goose Green.

A pesar de los problemas causados por falta de helicópteros pesados, el destacamento estaba en posición a primeras horas del día 28. A las 07,15 horas los cañones comenzaron su mortífero trabajo y durante las siguientes cuatro horas regaron de proyectiles las trincheras enemigas. Como sus compañeros del 2.° de Paracaidistas, los artilleros tuvieron que afrontar fuerte oposición, incluyendo fuego de contrabatería de los obuses argentinos de 105 mm y, al amanecer, pasadas de aviones Pucara bombardeando. Sin embargo, a las 21,00 horas, la voluntad de resistir del enemigo había sido rota por el vigoroso ataque de los paracaidistas y el fuego de apoyo de la artillería. Los tres cañones habían arrojado casi 900 disparos en el corazón de las defensas argentinas.

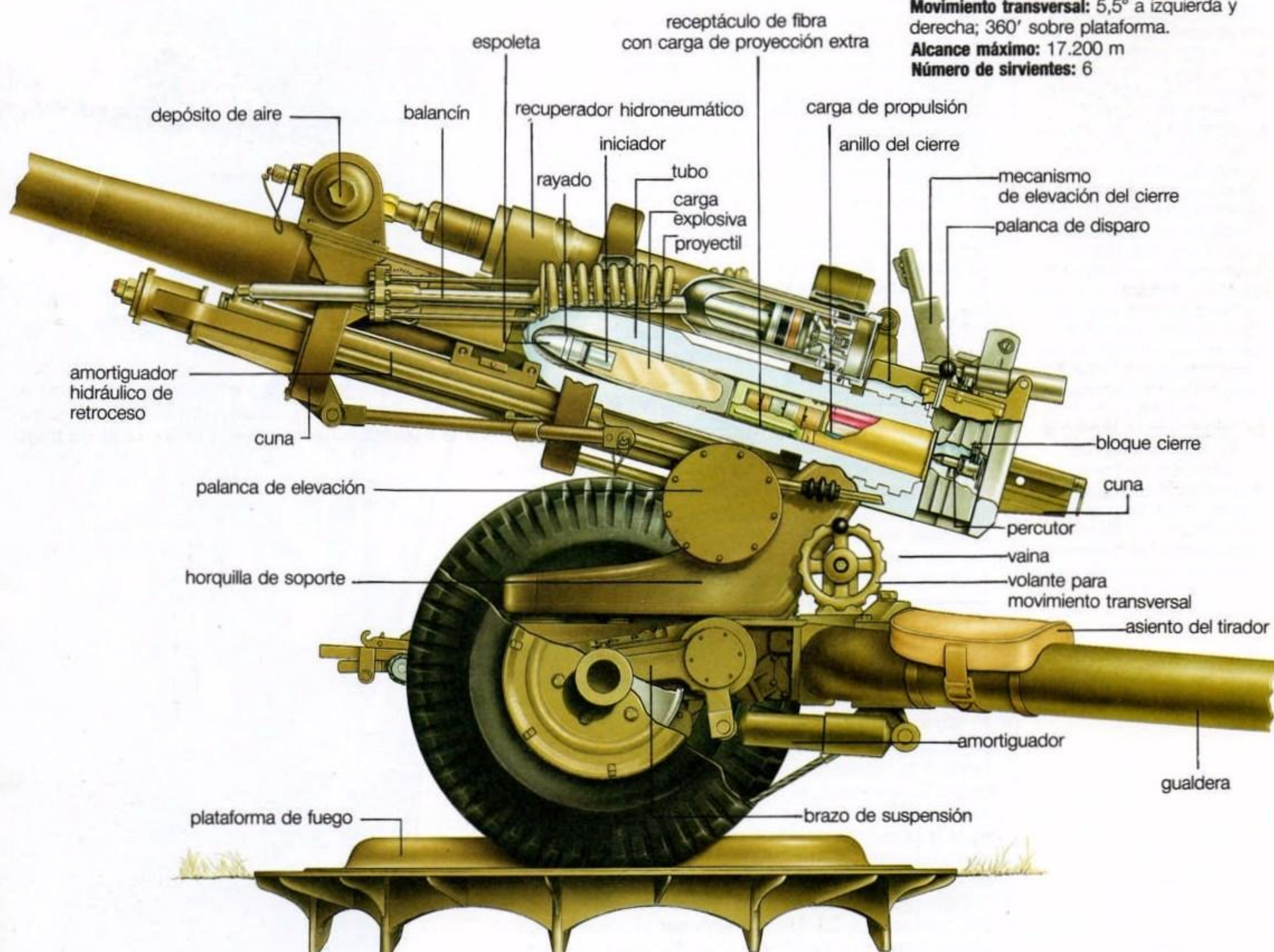
La primera prueba de verdadera acción del regimiento trajo también varios problemas que la unidad tuvo que resolver hasta la conquista de Puerto Argentino. En las Malvinas la táctica usual del regimiento de cavar fosos para sus cañones ligeros se vio que era impracticable ya que cualquier hoyo en el turboso terreno rápidamente se llenaba de agua. El otro método de proteger los cañones levantando parapetos de tierra solamente era aceptable cuando se disponía de abundantes redes de camuflaje para ocultar el emplazamiento a la aviación.

El volumen de fuego dirigido contra los argentinos durante la batalla de Goose Green hizo pensar que se necesitarían cantidades de municiones en las batallas por la conquista de la línea de defensas del enemigo alrededor de Puerto Argentino. Sobrecargadas de trabajo, las tripulaciones de los helicópteros tenían que redoblar sus esfuerzos para llevar al

Página anterior: manejado por hombres del 29.° Regimiento, de la Artillería Real un cañón ligero de 105 mm, muestra el camino a la victoria. El regimiento llevó a las Malvinas tres baterías de a seis piezas, y todas se utilizaron para ayudar a destruir las defensas argentinas alrededor de la capital de las islas. A la izquierda: cables bajo la panza de un Sea King, un cañón ligero es trasladado hacia el Monte Kent. Los helicópteros fueron el apoyo inmediato, los disponibles mantenían a los artilleros abastecidos de municiones.

Cañón ligero de 105 mm L118

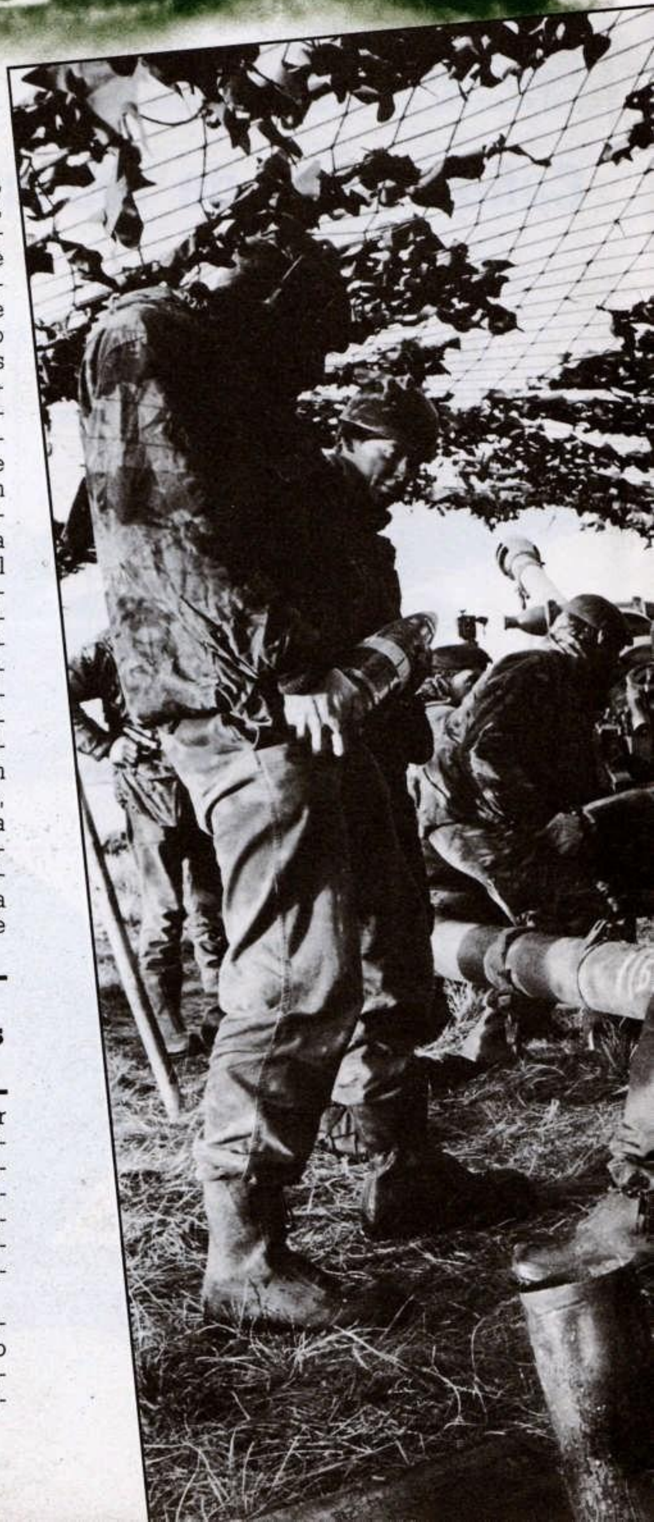
Calibre: 105 mm
Longitud en posición de fuego: 7,01 m
Peso: 1.860 kg
Cadencia de fuego (sostenido): 3 dpm
Angulo de elevación: −5,5 a +70°
Movimiento transversal: 5,5° a izquierda y derecha; 360' sobre plataforma.
Alcance máximo: 17.200 m
Número de sirvientes: 6



POTENCIA DE FUEGO

Aunque concebido principalmente para servir en el frente europeo, el cañón ligero de 105, L118 se adaptó perfectamente a los rigores de la batalla en las Malvinas. Después de un largo período de desarrollo en Kent durante los años 1960, el cañón pasó al Ejército después de 1974. Compacto, con un peso de 1860 kg, el cañón ligero fue diseñado para permitir un alto grado de transporte en el campo de batalla. En el aire, puede ser transportado por un avión Hércules o mediante helicópteros en una o dos cargas. En tierra, su vehículo normal de remolque es el Land Rover o bajo condiciones árticas el tractor sobre nieve Bv 202E. Para impedir que vuelque durante el movimiento, su tubo gira hasta 180 grados. Esta aptitud de remolque es particularmente útil para desplazamientos a gran velocidad sobre terrenos difíciles. Si el cañón se ha transportado por el aire en dos cargas, puede armarse, por un equipo de sirvientes expertos, en media hora. Es capaz de disparar proyectiles hasta un alcance de 17.200 metros a una cadencia máxima de ocho disparos por minuto. Fue diseñado para disparar gran variedad de municiones, tales como rompedoras, contracarro, iluminación y fumígenas. Durante la acción el Land Rover transporta una limitado número de municiones, además de los seis sirvientes y otros 28 disparos son transportados en el armón.
La valía del cañón ligero se vio durante la batalla alrededor de Puerto Argentino. Proporcionando apoyo a los ataques de infantería o en misión de contrabatería, se dispararon hasta 400 proyectiles por arma y día.





frente las municiones e, incluso a causa del terreno, a los mismos cañones. Aunque era un trabajo duro, la libertad de movimientos para las piezas de artillería fue vital. La decisión enemiga para la lucha fue probablemente hacerse fuertes alrededor de la capital y las tropas de asalto británicas tendrían que atacar las posiciones, cubiertas por decidido fuego enemigo. Fuego de prohibición, dirigido contra las trincheras y la artillería enemiga, podría no sólo elevar la moral sino facilitar a las tropas de asalto el ataque al contrario. Después de la reconquista de Goose Green, el destacamento del Teniente Waring se unió a los restos de la batería y ambos regresaron al área del puerto de San Carlos. Asegurada la cabeza de puente y el flanco derecho, el momento era oportuno para la ruptura y avance hacia la capital de las islas. Aunque las baterías del regimiento fueron divididas durante la marcha hacia Puerto Argentino, se unieron los días anteriores al ataque principal contra el anillo de montañas que rodea la capital. La batería Sphinx fue desplegada hacia el Monte Kent y con la ayuda de la «super carga» que aumentaron su alcance a 17.000 yardas, fue posible golpear en el corazón de las posiciones argentinas en las afueras de Puerto Argentino. La batería Kirkee, después de un salto intermedio a Teal Inlet para apoyar el avance del 45 Comando a través de la parte norte de la Malvina Este, se unió al 3.° de Paracaidistas en el Monte Estancia. La tercera batería del regimiento, Alma, también se trasladó al Monte Kent antes de moverse al puente Murrel.

Cada vuelo de helicóptero traía alrededor de 100 disparos y muchos miles de ellos serían necesarios

El movimiento más notable fue llevado a cabo por la plana mayor del regimiento. La escasez de transporte y la distancia amenazaba con retrasar la llegada. Sin embargo, el segundo jefe condujo un convoy de 17Bv202E desde San Carlos a Estancia House y, a pesar de moverse solamente durante la noche alcanzaron el área adelantada en el mayor avance del regimiento.

Para primeros de junio el regimiento estaba desplegado contra las fuerzas argentinas sosteniendo Monte Longdon, Two Sister (Dos Hermanas) y Monte Harriet. Antes de que la 3.ª Brigada pudiera ata-

Izquierda: en una escena normal, la dispersión y la abundancia de redes miméticas, fueron las mejores defensas de las baterías contra repentinos ataques aéreos. El terreno, normalmente estaba demasiado fangoso para cavar los emplazamientos, y la mayoría de las posiciones estaban rodeadas por un parapeto bajo de tierra. Ametralladoras perfectamente situadas fueron la protección ideal contra los ataques de la aviación enemiga.

GOOSE GREEN

Durante el ataque por el 2.° de Paracaidistas sobre Gosse Green, se proporcionó fuego de apoyo por medio de tres cañones de 105 mm, desde la batería 8 (Alma). El Teniente Mark Waring oficial jefe de la línea de piezas, luchó durante toda la acción: «A las 07,15 horas (GMT, 28 de abril) tuvo lugar la primera misión de fuego. El ruido de la batalla podía claramente oírse a distancia mientras los oficiales de observación avanzados enviaban sus órdenes de fuego. El pelotón disparó casi continuamente durante las primeras cuatro horas, y los empaques de municiones comenzaron a amontonarse en proporciones antes nunca experimentadas. Los observadores sólo podían dar una nueva dirección y corrección sobre el anterior objetivo ya que más objetivos aparecían delante de ellos. A menudo ordenaban «control de fuego» ya que los paracaidistas estaban muy cerca de las posiciones enemigas.

Con la llegada del alba a las 11,00 horas (GMT) era la hora de preocuparnos sobre nuestra mayor amenaza-ataque aéreo —los principales fueron llevados a cabo por varios aviones Pucara, que operaban desde las pistas de aterrizaje de Goose Green. Al poco tiempo aparecieron dos picando por el valle hacia nuestro frente. Cuando el avión de cabeza estaba dentro de las 200 yardas al frente de la batería y parecía listo a hacer fuego, fue cazado por un cohete. El avión viró a la izquierda disparando toda su andanada de cohetes a la derecha de la posición del cañón. El segundo avión no se aproximó más. Una hora más tarde se aproximó otro Pucara, siendo cazado esta vez por nuestras propias armas ligeras.

«Durante todo el día, los cañones dispararon 850 disparos, principalmente a blancos característicos tales como casamatas, cañones antiaéreos, y el más memorable de todos, destruyendo a un Pucara cuando intentaba despegar. Al anochecer estaba claro, que el 2.° de Paracaidistas había conquistado todos sus objetivos excepto Goose Green. Los argentinos se encontraron en un callejón sin salida, con el mar a sus espaldas y los paracaidistas delante. Nuestros cañones enmudecieron, permitiendo a los destacamentos un bien merecido descanso. La mañana siguiente, 29 de mayo, el resto de la batería con otros 800 disparos se nos unió. A primeras horas de la tarde estábamos listos para una posible demostración de potencia de fuego. Esto iba a suceder en Goose Green si los argentinos rehusaban rendirse. Hecho que se produjo a media tarde.



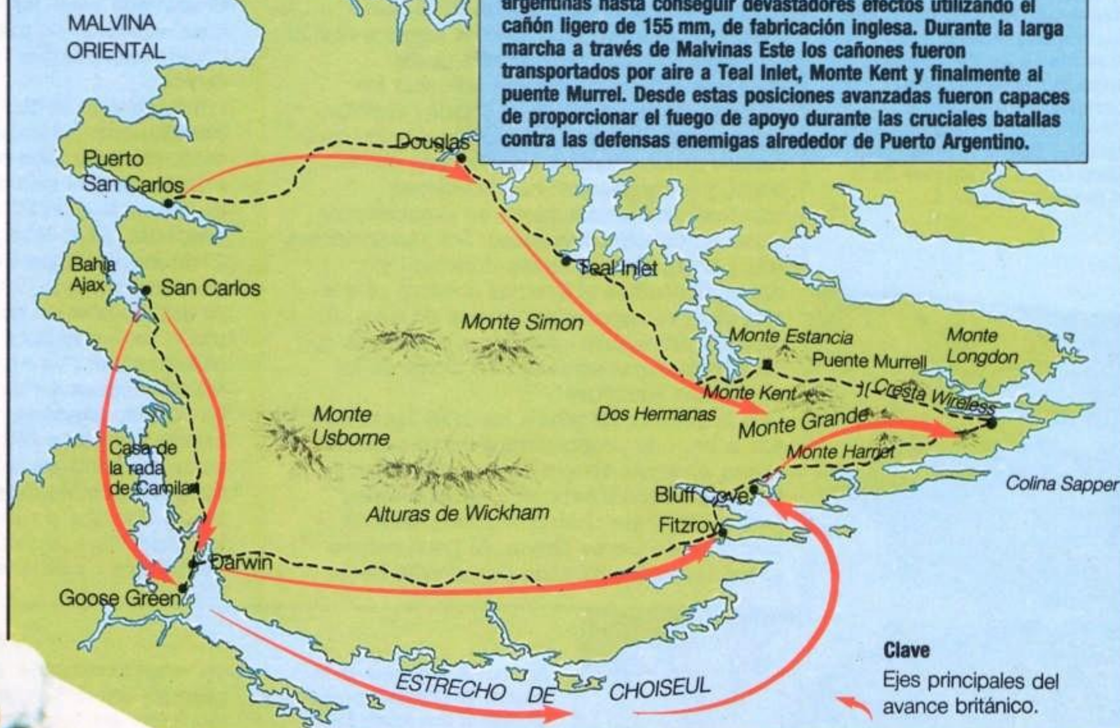
Izquierda: artilleros de la batería 79 (Kirkee) preparan y ajustan el tiro sobre los objetivos de las tierras altas al oeste de Puerto Argentino y, desde el Monte Kent. Para mantener una barrera constante, cada equipo de seis hombres tenía que trabajar como una máquina bien engrasada. Aquí un sirviente empuja un proyectil con el atacador mientras otro permanece listo para introducir la carga. Trabajando a tope, cada equipo podía realizar hasta ocho disparos por minuto. Durante la campaña la batería 79 disparó un total de 2.700 proyectiles.

car estas posiciones, era vital que los hombres y los cañones del 29.° Regimiento fueran abastecidos. La munición era la principal preocupación, cada helicóptero trajo alrededor de 100 disparos y se creía que serían necesarios muchos miles para acabar la campaña. La pérdida de valiosos helicópteros en el Atlantic Conveyor redujo el grado de apoyo avanzado, pero los pilotos y el servicio logístico fueron suficientemente flexibles para minimizar el trastorno.

Durante esta calma, los hombres se preparaban para la acción: los oficiales observadores avanzados acompañaban patrullas o vigilaban los movimientos enemigos para identificar los objetivos clave mientras los artilleros mejoraban sus emplazamientos de tierra y acumulaban municiones.

Dada la naturaleza de la primera fase del ataque, con tres unidades de asalto a lo largo del ancho frente, el papel de la artillería tenía que ser planeado hasta el más pequeño detalle. Se puso particular atención en la exactitud de la barrera para evitar disparar contra las propias tropas cuando avanzaban al amparo de la oscuridad. Mientras las discusiones continuaban, el regimiento hostigó al enemigo con fuego de cañón para debilitar su voluntad de resistencia. Por el contrario, las tranquilizadoras explosiones de los cañones ligeros del regimiento hicieron mucho para levantar el espíritu de las fuerzas británicas en el área mientras soportaban fatigas y el llevar ropas empapadas y comer raciones poco apetitosas. Durante el día se detectaron objetivos de oportunidad en ocasiones. Muchas veces los observadores eran capaces de señalar con precisión tropas argentinas al descubierto y llamar a la artillería propia para que les golpeara.

El 10 de junio el regimiento había completado su preparación: se disponía de más de 600 disparos por pieza, las coordenadas de los objetivo habían sido calculadas y los hombres habían aumentado su vigor. Por primera vez en la campaña, el 29.° Regimiento estaba operando como una sola unidad. Cada una de las tres baterías tenía asignada una prioritaria: la batería 7 el ataque del 42 en Monte Harriet,


Guerra de las Malvinas
29.° Comando Artillería Real
mayo-junio 1982
El 28 de mayo de 1982, una semana más tarde del desembarco en San Carlos y bahía Ajax, la batería Alma entró en acción en apoyo del 2.° de Paracaidistas bombardenado las posiciones argentinas hasta conseguir devastadores efectos utilizando el cañón ligero de 155 mm, de fabricación inglesa. Durante la larga marcha a través de Malvinas Este los cañones fueron transportados por aire a Teal Inlet, Monte Kent y finalmente al puente Murrel. Desde estas posiciones avanzadas fueron capaces de proporcionar el fuego de apoyo durante las cruciales batallas contra las defensas enemigas alrededor de Puerto Argentino.
MALVINA ORIENTAL
Douglas
Puerto San Carlos
Teal Inlet
Bahía Ajax
San Carlos
Monte Simon
Monte Estancia
Monte Longdon
Puente Murrell
Monte Kent
Cresta Wireless
Dos Hermanas
Monte Grande
Monte Usborne
Monte Harriet
Casa de la rada de Camila
Bluff Cove
Colina Sapper
Alturas de Wickham
Fitzroy
Darwin
Goose Green
Clave
ESTRECHO DE CHOISEUL
Ejes principales del avance británico.



Abajo: flanqueado por dos Marines, los sirvientes de una pieza realizan los ajustes últimos antes de entrar en acción. Fuego de hostigamiento contra las trincheras y artillería enemiga era la prioridad de los artilleros antes del asalto a las posiciones argentinas alrededor de Puerto Argentino. Los oficiales observadores avanzados aseguraron que cada batería supiera las coordenadas precisas de cada potencial objetivo.

la batería 8 se le asignó al 45 que atacaba Two Sisters y la batería 79 contra Monte Longdon el objetivo del 3.° de Paracaidistas. Los tres ataques serían por sorpresa y la artillería de apoyo intervendría si era solicitada.

En la noche del 11 al 12 de junio, comenzó la etapa final de la Guerra de las Malvinas. Desde sus bases de partida los tres batallones avanzaron hasta las laderas rocosas de sus objetivos. Two Sisters fue tomada y los ataques finales sobre su cumbre fueron apoyados por el fuego de la batería 8 cuyos proyectiles llegaron a caer a menos de 100 yardas de los grupos de asalto. El 42 pidió fuego de apoyo cuando alcanzó las laderas superiores del Monte Harriet. En ambos casos el apoyo inmediato ayudó a impedir que el enemigo se protegiera en sus trincheras y permitió a los marines alcanzar sus objetivos. Al amanecer todas las posiciones habían caído.

Su captura fue de una gran ventaja para los artilleros: los observadores tenían ahora una clara vista de Puerto Argentino y fueron capaces de identificar la artillería enemiga alrededor de la capital. Durante los dos próximos días los cañones neutralizaron a la artillería enemiga y a las tropas con proyectiles de alto explosivo, a tiempos, y de fósforo.

Mientras las granadas caían en las casas, las defensas y la moral del enemigo se desmoronaban

Mientras los cañones continuaban acribillando las defensas argentinas alrededor de Puerto Argentino, se establecieron los planes para los ataques finales de la guerra. A la 5.ª Brigada de Infantería se le encomendó abrir brecha en el anillo final de colinas mantenidas por el enemigo: los Guardias Escoceses se dirigieron contra el Monte Tumbledown, apoyados por los Gurkhas desplegados para atacar Monte William; y a los Guardias Galeses se les ordenó expulsar al enemigo de la colina Sapper. Al norte el 2.° de Paracaidistas tuvo que enfrentarse con la cresta Wireless. Estos ataques tendrían que realizarse en la noche del 13 al 14 de junio.

El fuego de los cañones ligeros del 29.° Regimiento iba a ser utilizado para desgastar las posiciones enemigas mientras los principales grupos de asalto se abrían camino ladera arriba. Los fuegos de iluminación ayudarían a la ascensión, mientras las granadas explosivas se emplearían para silenciar el fuego de las fortificaciones. Si, como parecía probable, el enemigo huía, la artillería iba a hostigarlos en su retirada a Puerto Argentino. Aunque los ataques se sucedieron según lo planeado, la fiereza de la resistencia enemiga en la cresta Wireless y Monte Tumbledown nos sorprendió y ambos, los escoceses y los paracaidistas, tropezaron con seria resistencia. Hasta que la propia potencia de fuego del batallón fue aumentada por la artillería, los combates permanecían en equilibrio, pero después los argentinos comenzaron a huir. El camino hacia Puerto Argentino estaba libre. Sin embargo el fuego de la artillería continuó y los proyectiles fueron lanzados al mismo borde de la capital hasta que llegaron noticias de que ondeaban banderas blancas en las posiciones enemigas.

Los últimos días de la campaña, los artilleros trabajaron a tope: la batería 7 había disparado 3.500 disparos, la batería 8, 5.180 y la batería 79, 2.700. A pesar de estar sometidos a ataques aéreos y fuerte fuego de contrabatería, las bajas fueron pocas y solamente un cañón sufrió algún daño. El volumen de fuego dirigido contra el enemigo fue decisivo; mientras las granadas caían en las casas, las defensas y moral del enemigo se desmoronaban.



HEROES DE ARNHEM

AIRBORNE

MARKET GARDEN

A mediados de agosto del 44, se había colapsado el frente alemán en Francia. Las fuerzas en Normandía fueron destruidas por la ofensiva aliada y el aterrizaje de fuerzas francesas y americanas en el sur del país (Operación Dragón) había liberado grandes áreas. El principal obstáculo para los aliados ahora era las limitaciones de su logística. La oportunidad de acabar por completo con los alemanes de una vez por todas, parecía poder conseguirse si podía mantenerse el ímpetu del avance. La intención del Mariscal Montgomery fue que el 2.° Ejército británico, marchara a través de Holanda para atacar Alemania desde el noroeste. Su plan, más tarde llamado en clave operación Market Garden, exigía que fuera abierto un saliente de 60 millas entre el frente del Cuerpo de Ejército sobre el canal Maas Scheldt y la ciudad de Arnhem. La operación de Montgomery llevaba consigo lanzamientos en gran escala, por el 1.er Ejercito Aerotransportado, sobre las zonas principales a lo largo del saliente. La 101.ª División Aerotransportada de los Estados Unidos iba a tomar parte más al sur del sector alrededor de Eindhoven y la 82.ª División Aerotransportada de los Estados Unidos iba a controlar el área de Grave y Nijmegen. La tarea más dura, la de ocupar las cabezas de puente en Arnhem, recayó sobre la 1.ª División Aerotransportada inglesa junto con los paracaidistas polacos. El distintivo de las fuerzas aerotransportadas británicas se muestra arriba.

Los hombres de la 1.ª División Aerotransportada poco sabían de lo que les esperaba en Arnhem en septiembre del 44

Después del rugir de los motores de los Stirling y la tensión del vuelo desde Inglaterra, fue un alivio saltar del avión a los cielos por encima de Holanda. El Comandante Wilson, jefe de la 21.ª Compañía Independiente de Paracaidistas, miró hacia abajo sobre el tranquilo y aparente vacío panorama de mosaicos de campo y aisladas casas: «Todo parecía tan tranquilo. Ni un signo de lucha o guerra. Ningún enemigo a la vista». Eran las 13,15 horas del domingo, 17 de septiembre de 1944, y el asalto aéreo sobre Arnhem había comenzado.

La unidad de Wilson, estaba actuando en vanguardia de la 1.ª División Aerotransportada inglesa en misión de capturar los puentes que cruzan el río Neder Rijn en Arnhem, como la parte más al norte de la operación «Market Garden» del Mariscal de Campo Montgomery. Simultáneamente, unidades de paracaidistas y aerotransportadas en planeadores de las divisiones aerotransportadas 82 y 101 de los Estados Unidos, estaban aterrizando en Eindhoven y Nijimegen, con el propósito de capturar similares puentes a lo largo de los innumerables canales y ríos del sur de Holanda, y el XXX Cuerpo Británico, parte del 21.° Grupo de Ejércitos de Montgomery, estaba preparando el avance hacia el norte desde la frontera belga para establecer el contacto. Una vez que el XXX Cuerpo alcanzara Arnhem, los Aliados estarían en condiciones ideales para golpear sobre la llanura norte de Alemania y deslizarse al este para presionar sobre el centro industrial del Ruhr, proporcionando a los alemanes un golpe moral que podría significar acortar la guerra en Europa.

Al mando del Mayor-General Robert «Roy» Urquhart, la 1.ª División Aerotransportada, era una unidad excelentemente adiestrada. Tres meses antes, habían observado a sus rivales, la 6.ª División Aerotransportada, volar para participar en el asalto del día D, y desde entonces se habían preparado para 17 operaciones y cada una de ellas fue cancelada. Estaban empezando a creer que podría acabar la guerra antes de que pudieran demostrar su valor, y por esta razón aceptaron con entusiasmo un plan que contenía cierto número de fallos básicos.

Cuando a Urquhart en una reunión el 10 de septiembre, se le encomendó conquistar el puente Arnhem, se encontró con dos problemas inmediatos: de una parte la escasa disponibilidad de transporte aéreo; de otra, la persistente queja de la RAF de que Arnhem estaba fuertemente defendida por artillería antiaérea. Solamente tenía seis días para finalizar sus preparativos y esto le forzó a aceptar soluciones de compromiso. Sacrificando el principio de acción de conjunto, se decidió organizar la División para el combate en tres escalones, separados tres días y en un esfuerzo para evitar el fuego antiaéreo, se planeó aterrizar a las tropas en terreno abierto al oeste de Arnhem, entre cinco y ocho millas de sus objetivos. Esta última intención solamente podía comprenderse si se valoraba la información de que Arnhem estaba pobremente defendida por fuerzas terrestres enemigas. Demasiadas cosas estaban siendo deja-



das al azar. Aun así el plan final parecía sencillo, sobre el papel, al menos. Una vez en el suelo los paracaidistas del primer escalón —los batallones 1.°, 2.° y 3.° de la 1.ª Brigada Aerotransportada al mando del Brigadier G. W. Lathbury— podrían marchar hacia Arnhem para ocupar el puente del ferrocarril, un lugar de transbordo y un puente de carretera a lo largo del Neder Rijn. Ello permitiría a los batallones de la Primera brigada de Planeadores asegurar las zonas de aterrizaje para el segundo escalón, cuya llegada estaba prevista 24 horas más tarde con el resto de la 1.ª Brigada y la totalidad de la 4.ª Brigada del Brigadier J. W. Hackett (10.°, 11.° y 156.° Batallones Paracaidistas) que establecerían un perímetro defensivo al norte de los puentes capturados. Des-

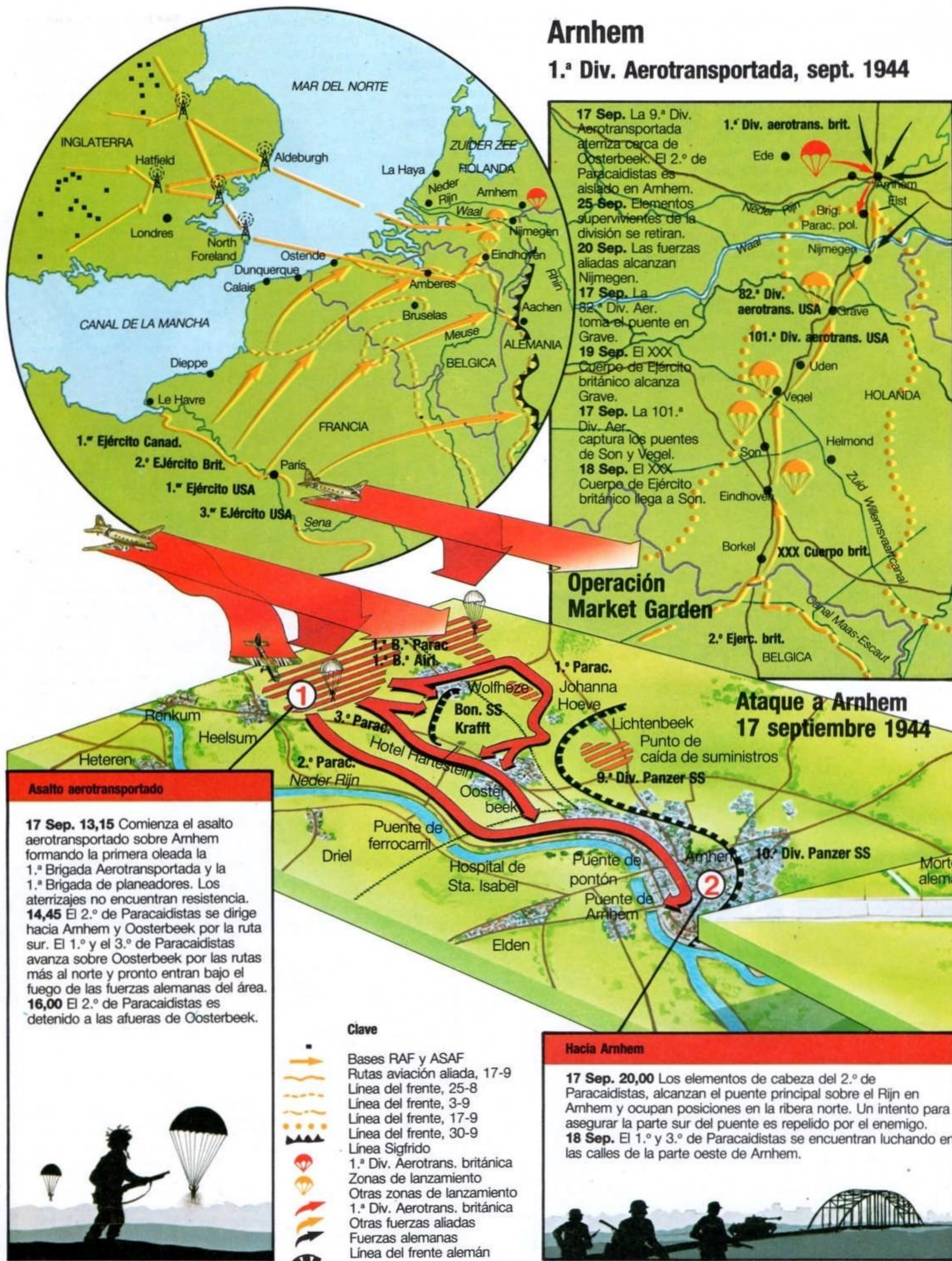
Fondo: la mayoría de los planeadores y paracaidistas británicos hicieron aterrizajes sin daños al oeste de Arnhem, pero las zonas de aterrizaje estaban lejos del objetivo. Debajo, izquierda: el mariscal de campo Montgomery pasa revista a tropas con el brigadier Hackett y el general de división Urquhart. Debajo, derecha: paracaidistas se protegen en la zona de aterrizaje cubierta de restos.





Paracaidista de la 1.ª División Aerotransportada, Arnhem 1944

Como otros hombres de las Fuerzas Aerotransportadas, este soldado lleva el famoso «Denison» chaquetón camuflado, una prenda popular que siguió usándose mucho después de la II Guerra Mundial. Otras características de las Fuerzas Aerotransportadas son los pantalones (con bolsillo para el plano) y el casco de acero con red para camuflarse.
Las trinchas son modelo del año 1937, con pequeña mochila y jarro esmaltado colgando de ella. El arma es el rigle n.° 4 SMLE de 0,303 pulgadas, buen arma, accionada por cerrojo, fue el rifle normal utilizado por las tropas británicas durante la II Guerra Mundial.



Arnhem
1.ª Div. Aerotransportada, sept. 1944
MAR DEL NORTE
INGLATERRA
Hatfield
Aldeburgh
Londres
North Foreland
ZUIDER ZEE
HOLANDA
La Haya
Neder Rijn
Arnhem
Waal
Nijmegen
Eindhoven
Rhin
Ostende
Dunquerque
Calais
Amberes
Bruselas
Aachen
CANAL DE LA MANCHA
Meuse
ALEMANIA
BELGICA
Dieppe
Le Havre
FRANCIA
1.er Ejército Canad.
2.º Ejército Brit.
París
1.er Ejército USA
3.er Ejército USA
Sena
17 Sep. La 9.ª Div. Aerotransportada aterriza cerca de Oosterbeek. El 2.º de Paracaidistas es aislado en Arnhem.
25 Sep. Elementos supervivientes de la división se retiran.
20 Sep. Las fuerzas aliadas alcanzan Nijmegen.
17 Sep. La 82.ª Div. Aer. toma el puente en Grave.
19 Sep. El XXX Cuerpo de Ejército británico alcanza Grave.
17 Sep. La 101.ª Div. Aer. captura los puentes de Son y Vegel.
18 Sep. El XXX Cuerpo de Ejército británico llega a Son.
1.ª Div. aerotrans. brit.
Ede
Arnhem
Elst
Neder Rijn
Brig. Parac. pol.
Waal
Nijmegen
82.ª Div. aerotrans. USA
Grave
101.ª Div. aerotrans. USA
Uden
Vegel
HOLANDA
Son
Helmond
Eindhoven
Zuid Willemsvaartcanal
Borkel
XXX Cuerpo brit.
Canal Maas-Escaut
Operación Market Garden
2.º Ejerc. brit.
BELGICA
1.ª B.ª Parac.
1.ª B.ª Airl.
1.º Parac.
Johanna Hoeve
Wolfheze
Bon. SS Krafft
Renkum
Heelsum
3.º Parac.
Hotel Hartestein
Lichtenbeek
Punto de caída de suministros
Ataque a Arnhem 17 septiembre 1944
Heteren
2.º Parac.
Neder Rijn
9.ª Div. Panzer SS
Oosterbeek
Puente de ferrocarril
Driel
Hospital de Sta. Isabel
Puente de pontón
Arnhem
10.ª Div. Panzer SS
Morteros alemanes
Puente de Arnhem
Elden
Asalto aerotransportado
17 Sep. 13,15 Comienza el asalto aerotransportado sobre Arnhem formando la primera oleada la 1.ª Brigada Aerotransportada y la 1.ª Brigada de planeadores. Los aterrizajes no encuentran resistencia.
14,45 El 2.º de Paracaidistas se dirige hacia Arnhem y Oosterbeek por la ruta sur. El 1.º y el 3.º de Paracaidistas avanza sobre Oosterbeek por las rutas más al norte y pronto entran bajo el fuego de las fuerzas alemanas del área.
16,00 El 2.º de Paracaidistas es detenido a las afueras de Oosterbeek.
Clave
Bases RAF y ASAF
Rutas aviación aliada, 17-9
Línea del frente, 25-8
Línea del frente, 3-9
Línea del frente, 17-9
Línea del frente, 30-9
Línea Sigfrido
1.ª Div. Aerotrans. británica
Zonas de lanzamiento
Otras zonas de lanzamiento
1.ª Div. Aerotrans. británica
Otras fuerzas aliadas
Fuerzas alemanas
Línea del frente alemán
Hacia Arnhem
17 Sep. 20,00 Los elementos de cabeza del 2.º de Paracaidistas, alcanzan el puente principal sobre el Rijn en Arnhem y ocupan posiciones en la ribera norte. Un intento para asegurar la parte sur del puente es repelido por el enemigo.
18 Sep. El 1.º y 3.º de Paracaidistas se encuentran luchando en las calles de la parte oeste de Arnhem.

pués de otras 24 horas, la división podría ser completada con la llegada de la 1.ª Brigada Polaca del Mayor-General S. Sosabowski, que podría aterrizar al sur del río, actuando como eslabón de unión entre los defensores de Arnhem y los elementos avanzados del XXX Cuerpo. La operación fue concebida para que se llevara a cabo en cuatro días.

Las cosas comenzaron a ir mal incluso antes del asalto. Los informes de que las fuerzas alemanas en Holanda eran débiles y estaban desmoralizadas era evidentemente incorrecto: a pesar de la rápida retirada de unidades del norte de Francia y Bélgica a finales de agosto y primeros de septiembre, el General Kurt Student del 1.er Ejército de Paracaidistas, y estaba siendo constantemente reforzado por elementos del 15.º Ejército, retirándose desde el estuario Scheldt. La misma Arnhem distaba mucho de estar indefensa, pues el General Willi Bittrich del II SS Panzer Cuerpo que comprendía la 9.ª y 10.ª SS Panzer Divisiones, estaba desplegado cerca de la ciudad, y aunque no estaban al completo de sus efectivos, todavía era capaz de oponer fuerte oposición, especialmente contra tropas aerotransportadas con armamento ligero. Además el Mariscal de Campo Walter Model, jefe del Grupo de Ejército B, tenía su cuartel general en Oesterbeek sobre los accesos por el oeste a Arnhem, y por lo tanto estaba colocado idealmente para coordinar una rápida reacción. Existían todos los ingredientes para un desastre a gran escala, agravado por la temprana captura por el enemigo de un completo juego de órdenes para el asalto aéreo, encontrado en los restos de un planeador derribado el 17 de septiembre, y por el hecho de que a pesar de las promesas de buen tiempo de vuelo, los cielos claros del primer día pronto dieron paso a fuertes vientos, nubes y lluvia, negando a los paracaidistas el apoyo aéreo que tan desesperadamente necesitaban.

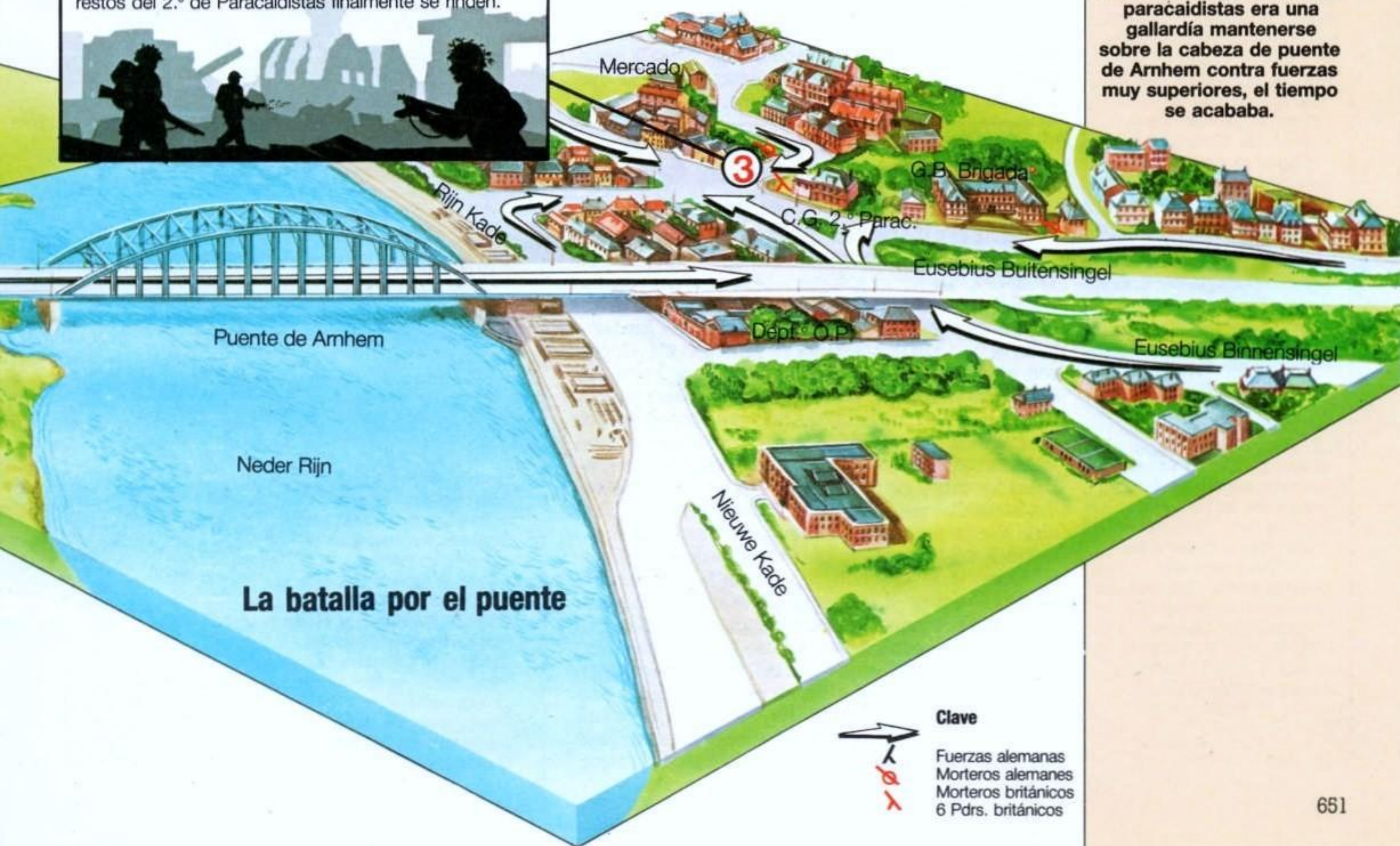
El 17 de septiembre, mientras los hombres de Wilson se apresuraban a colocar paneles de señales sobre las zonas de aterrizaje, un grupo de Stirlings y Dakotas se aproximaban al blanco. A las 14,00 un total de 319 (Horsa y Hamilcar) planeadores habían aterrizado, desembarcando a la mayoría de la 1.ª Brigada junto con el Cuartel General Divisionario bajo el mando de Urquhart, mientras los tres batallones de Lathbury habían saltado de acuerdo con el plan. Los aterrizajes no tuvieron oposición, pero tan pronto como los hombres de Lathbury comenzaron a prepararse para su marcha a Arnhem, surgieron los problemas. Muchos holandeses —excitados, amigables, dicharacheros y nerviosos— salían en tropel para saludar a los «libertadores», lo que únicamente creaba confusión e imponía retrasos. La situación no mejoró aunque el Mayor C. F. H. Gough del 1.er Escuadrón de Reconocimiento Paracaidista se encaminara rápidamente para asegurar los costados del puente en un golpe de mano.

Los batallones de Lathbury estaban por lo tanto solos, siguiendo una serie de rutas preestablecidas hacia Arnhem que se esperaba condujeran a la captura de los puentes y a la organización de un fuerte perímetro defensivo. El 2.º de paracaidistas mandado por el Teniente-Coronel L. D. Frost, encabezaba el camino, tomando una ruta (en clave «Leon» hacia el este de Heelsum a lo largo del río hacia el puen-

Sosteniendo la cabeza de puente

18 Sep. El 2.º de Paracaidistas es aislado en Arnhem mientras la 9.ª y 10.ª Divisiones Panzer de las SS lanzan fieros ataques sobre la cabeza de puente, y los esperados refuerzos no logran abrir brecha.
19 Sep. El resto de la 1.ª División Aerotransportada concentrada en los alrededores de Oosterbeek, dejando al 2.º de Paracaidistas aislado e incapaz de escapar. Fuerzas enemigas atacan a los paracaidistas desde el norte y a través del río.
21 Sep. 09,00 Después de sostenerse sin refuerzos ni reabastecimientos, contra fuerzas muy superiores, los restos del 2.º de Paracaidistas finalmente se rinden.

El 17 de septiembre de 1944, el plan aliado de desbordar la línea Sifrido —Operación Market Garden— se puso en marcha. Mientras el XXX Cuerpo de Ejército británico se preparaba para presionar desde el canal Maas-Escaut hacia Arnhem, como punta de lanza aliada para penetrar en el corazón industrial alemán del Ruhr, un masivo asalto aéreo aerotransportado fue lanzado para asegurar la línea avanzada del XXX Cuerpo de Ejército. La 101.ª División Aerotransportada de los Estados Unidos tomó los puentes del canal en Son y Vegel y la 82.ª División Aerotransportada tomó el puente de Maas en Grave. La 1.ª División Aerotransportada inglesa, aterrizó cerca de Arnhem y elementos avanzados empujaron hacia el puente de la carretera sobre el río Rijn. Pero el 20 de septiembre, mientras los paracaidistas británicos estaban encontrando un fuerte ataque en aumento de las fuerzas alemanas, el XXX Cuerpo de Ejército y los paracaidistas de los Estados Unidos solamente habían avanzado hasta el puente Waal en Nijmegen. La columna empujó hacia adelante, aunque para los paracaidistas era una gallardía mantenerse sobre la cabeza de puente de Arnhem contra fuerzas muy superiores, el tiempo se acababa.



La batalla por el puente



TENIENTE CORONEL JOHN FROST

Una de las muchas acciones heroicas de las unidades de la 1.ª División Aerotransportada británica y su apoyo polaco en Arnhem, ninguna es tan bien recordada como la epopeya de la 1.ª Brigada en el puente Arnhem. Equipada para mantener la posición durante 24 horas, se combatió durante tres días y cuatro noches antes de que sucumbiera a los asaltos de fuerzas muy superiores, acorazadas y de a pie. Al mando del 2.º Batallón del Regimiento de Paracaidistas estaba el Teniente Coronel John Frost, quien iba a ser herido en ambas piernas y finalmente hecho prisionero en acción cuerpo a cuerpo. John Dutton Frost, el hijo del General de Brigada F. D. Frost del Ejército de la India, fue destinado al Camerún, y sirvió en Inglaterra, Palestina e Irak. Llegó a ser uno de los primeros paracaidistas británicos en 1940 y permaneció con el 2.º Batallón del Regimiento de Paracaidistas durante toda la II Guerra Mundial. Después de la guerra llegó a ser jefe de las armas de apoyo de la escuela de Infantería. Mandó la 44.ª Brigada Paracaidista T. A. antes de convertirse en el jefe de la 52.ª División. Más tarde mandó las fuerzas terrestres de Malta. John Frost se retiró del Ejército como Mayor General en 1968. Posee las condecoraciones siguientes: miembro del Congreso, Orden del Servicio Distinguido y es miembro del Bath y gran oficial de la Soberana Militar Orden de Malta.

te del ferrocarril, y, eventualmente, hacia el puente de la carretera en el centro de Arnhem. Frost se puso en camino a las 14,45 horas, pero la progresión fue lenta, inicialmente a causa de los grupos de holandeses civiles y luego, después de aproximadamente media milla, debido al fuego de francotiradores. Los paracaidistas desplegaron para ser detenidos de nuevo a las 16,00 horas exactamente, fuera de Oosterbeek. Urquhart, se dio cuenta de las necesidad de un rápido avance para impedir un fortalecimiento de las defensas enemigas. Frost dividió su fuerza. La Compañía B fue dejada para contener las unidades alemanas entre Oosterbeek y Arnhem, mientras la Compañía C atacaría por el sur para apoderarse del puente del ferrocarril y la Compañía A en compañía de Frost, presionaría sobre el objetivo principal —el puente sobre la carretera— unas cuantas millas al este.

Los resultados fueron diferentes. Aunque la Compañía B luchó bien, permitiendo al resto del batallón evitar los francotiradores enemigos, pronto se detuvo, y cuando la Compañía C alcanzó el puente sobre el ferrocarril, los paracaidistas llegaron justo a tiempo de ver la estructura destruida por sus defensores. Mientras tanto Frost y la Compañía A junto con un grupo de zapadores a las órdenes del Teniente E. M. Mackay y por el Escuadrón de reconocimiento de Gough, encontraron duro el camino, moviéndose a través de calles que se parecían poco a los mapas editados en Inglaterra, y hasta las 20,00 horas las secciones de cabeza no vieron el puente sobre la carretera perfilarse delante de ellos. Aproximándose con precaución, los paracaidistas ocuparon los edificios altos que daban vista a la rampa norte antes de enviar patrullas a la misma estructura, confiando ocupar el extremo sur antes de que los alemanes pudieran reaccionar. Pero no tuvieron suerte. Mientras el Teniente McDermot conducía su sección a la rampa, una ametralladora Spandau disparó desde una casamata sobre el puente y fue obligado a retirarse. Sin refuerzos, Frost no podía arriesgarse a un salto frontal y todo lo que podía hacer era consolidar su posición en el camino de acceso por el norte. Cuando se hizo de noche, llegó la oportunidad para descansar y prepararse para lo que prometía ser una batalla sangrienta.

«Las granadas comenzaron a explosionar entre nosotros. Gritos y silbidos llenaron el aire y las ametralladoras abrieron fuego»

Frost debería haber sido reforzado por el 3.º de Paracaidistas, siguiendo la ruta «Tigre» desde las zonas de aterrizaje a través de Oosterbeek a Arnhem, pero el batallón nunca llegó. Al principio ellos hicieron progresos, marchando por sorpresa hacia sus objetivos, pero después de «aproximadamente milla y media bajo el fuego de francotiradores» no pudieron avanzar más. Mientras la oposición alemana aumentó, con fuego de morteros y cañones autopropulsados sobre los paracaidistas, el jefe del batallón, Teniente-Coronel F. A. Fitch, hizo alto durante la noche. Varias patrullas intentaron capturar cuanto antes el hotel Hartenstein en Oosterbeek, para Cuartel General de Urquhart, y parte de la Compañía C se dirigió sobre el puente, pero el ímpetu se había perdido. Parecidos acontecimientos le sucedieron al 1.º de Paracaidistas sobre la ruta «Leopardo» al norte, donde se encontraron con la 9.ª SS Panzer. Según el soldado Andrew Milbourne, el avance había sido fácil hasta que se aproximaron al pueblo de Wolfheze, cuando «De repente la escena cambió. Las granadas comenzaron a explosionar entre nosotros.



Encima: tropas avanzando en columnas ordenada y dolorosamente lentas hacia Arnhem con sus jeeps y cañones antiaéreos aerotransportados. Arriba: un paracaidista defiende el C.G. div. de Urquhart en el Hotel Hartenstein, con su carabina M1. Encima, derecha: localización de francotiradores en una escuela de Oosterbeek. Derecha: combate casa por casa en Oosterbeek.





Gritos y silbidos llenaron el aire y las ametralladoras abrieron fuego. «A la caída de la noche, el 1.º de Paracaidistas también estaba detenido después de una lucha desigual.

Por cualquier lugar que nos movíamos éramos barridos por fuego intenso. Los muertos yacían por todas partes, los heridos pedían agua. Gemidos y gritos de dolor llenaban el aire. De vez en cuando llegaban a nuestras posiciones y tenían que ser desalojados con la bayoneta.

Bajo tal presión y sabiendo que Frost solicitaba ayuda, el jefe del 1.º de Paracaidistas, Teniente-Coronel D. Dobie, decidió romper el contacto, virar al sur e intentar penetrar a través del puente.

Inmediatamente surgió otro problema, pues Dobie, descubrió que no podía contactar ni con Urquhart ni Lathbury para confirmar su decisión. En realidad, muy pocas radios trabajaban correctamente, faltaba potencia para salvar las zonas de bosque o los edificios del centro urbano. Para empeorar las cosas al amenecer el 18 de septiembre se encontró aislado por un contraataque alemán y obligado a refugiarse en un ático del cual no podría escapar durante 24 horas. Durante ese período Hicks asumió el mando de la división, pero había poco que hacer para mejorar la situación. El 18 de septiembre, el 3.º de Paracaidistas avanzó hacia los suburbios del oeste de Arnhem, encontrando resistencia únicamente en las calles alrededor del hospital de Santa Isabel, y cuando los paracaidistas de 1.º llegaron desde el norte, también se encontraron envueltos en una feroz lucha casa por casa en la misma área. A Hicks se le abrían pocas opciones, pues hata que llegó la brigada de Hackett tuvo que mantener su propia brigada en la zona de aterrizaje. Su reserva lo constituían las Compañías B y D de el South Staffords, pero cuando avanzaron a lo largo de la ruta «Tigre» para reforzar el 3.º de Paracaidistas, estaban tan desgastadas que no tuvieron un efecto decisivo. En realidad, su traslado desde las zonas de aterrizaje fue desastroso, pues los alemanes, enterados por los planes capturados que la 4.ª Brigada Aerotransportada, estaba a punto de llegar, se infiltraron a través de la pantalla defensiva proporcionada por 7KOSB y 1 Border y estacionaron francotiradores en posiciones clave. La Brigada de Hackett tuvo una inesperada recepción: Dakotas y planeadores fueron derribados, los paracaidistas fueron matados uno a uno mientras se balanceaban indefensos en su descenso y para colmo los matorrales de las zonas de aterrizaje se incendiaron, fue como dijo uno de los paracaidistas, «una gran carnicería».

Hackett estaba de mal humor y su ira creció cuando supo que Hicks ya había decidido destacar el 11.º de Paracaidistas desde su Brigada para actuar como otro refuerzo más alrededor del hospital de Santa Isabel. Recibiendo el 7KOSB en compensación, Hackett reunió a sus hombres e intentó cumplir su primera misión avanzando hacia Wolfheze para tomar posiciones en el norte a caballo de las carreteras de Apeldoorn y Zutphen. Casi inmediatamente, encontró potentes fuerzas enemigas salidas principalmente de la 9.ª SS Panzer: al final del día, los hombres de Hackett ocupaban una línea dispersa entre Johanna Hoeve y Lichtenbeek a las afueras al norte de Arnhem, y estaban prácticamente detenidos. Algo similar le sucedió al 11.º de Paracaidistas y South Stafford, pues habían avanzado poco a lo largo de la ruta «Tigre», montando débiles ataques mal coordinados contra posiciones fuertes. Pequeñas bolsas de hombres se encontraron aislados por fuerzas enemigas superiores, con carros, artillería autopropulsada, vehículos blindados y morteros, y a pesar de la fuerte lucha, no se pudo contactar con los restos del 1.º y 3.º de Paracaidistas al anochecer. Como dijo uno



de los soldados: «Nosotros hicimos todo lo que pudimos para abrinos paso, pero no era posible ni a costa de nuestra sangre».

Mientras tanto, el 2.° de Paracaidistas tuvo que esperar un día entero el esperado relevo, luchando en una amarga batalla defensiva contra las unidades de la 9.ª SS Panzer dispuestas a barrerlos. Al principio, los ataques alemanes eran poco apoyados, consistiendo en camiones cargados de granaderos panzer que caían ante el fuego de las bien dirigidas armas ligeras de los paracaidistas, pero según avanzaba el día, los asaltos aumentaban en potencia. El peor ocurrió a media mañana, cuando 16 vehículos blindados semi-orugas, apoyados por granaderos panzer intentaron correr a lo largo del puente hasta las posiciones británicas. Los paracaidistas contuvieron sus nervios. Exactamente estábamos sentados allí esperando. Yo tenía mi Piat apuntando de lleno al vehículo de cabeza. Mis dedos estaban temblando, recordó uno de los hombres de Frost después, y cuando ellos abrieron fuego, los resultados fueron impresionantes. Lo que Frost llamó la más hermosa acción que vd. vio jamás, seis vehículos fueron destruidos, varios se incendiaron y el resto obligado a retirarse. Pero fue una victoria que hizo disminuir las reservas de municiones de los paracaidistas. El refuerzo era necesario.

Cuando Urquhart recuperó el mando de la división el 19 de septiembre, la batalla estaba ya fuera de control. Elementos de cuatro batallones, —1.°, 3.°

Abajo: soldados de transmisiones ocupan posiciones defensivas en el área del Cuartel General de la brigada. En una operación aerotransportada, donde el territorio que nos rodea está ocupado por el enemigo, la mayoría del personal actúa como combatiente. Estos hombres, están equipados con subfusil Mark V Sten modelo que fue utilizado por primera vez en combate en Arnhem. A la izquierda una de las más conocidas fotografías de Arnhem: los sirvientes paracaidistas de un mortero de tres pulgadas, disparando a pocos metros del II Cuerpo de Ejército Panzer de las SS en Oosterbeek. El gran ángulo de elevación del mortero, es una clara indicación del corto alcance.

y 11.° Paracaidistas y el 2.° South Stafford— estaban completamente detenidos en las proximidades del hospital de Santa Isabel, el 2.° de Paracaidistas quedó aislado con escasez de abastecimientos, 1.° Border estaba bajo presión en el oeste y la Brigada Hackett (7KOSB, 10 y 156 Paracaidistas) fue alcanzada luchando en el norte. En esencia, tres acciones separadas se estaban librando simultáneamente, sin coordinación entre ellas. El tiempo había empeorado, y a causa de problemas en las transmisiones, no había forma de detener a la RAF en la entrega de abastecimientos sobre las prefijadas zonas de lanzamiento que aún estaban en manos enemigas. Como Hackett dijo, fue una situación de gran confusión que tenía que enderezarse tan pronto como fuera posible.

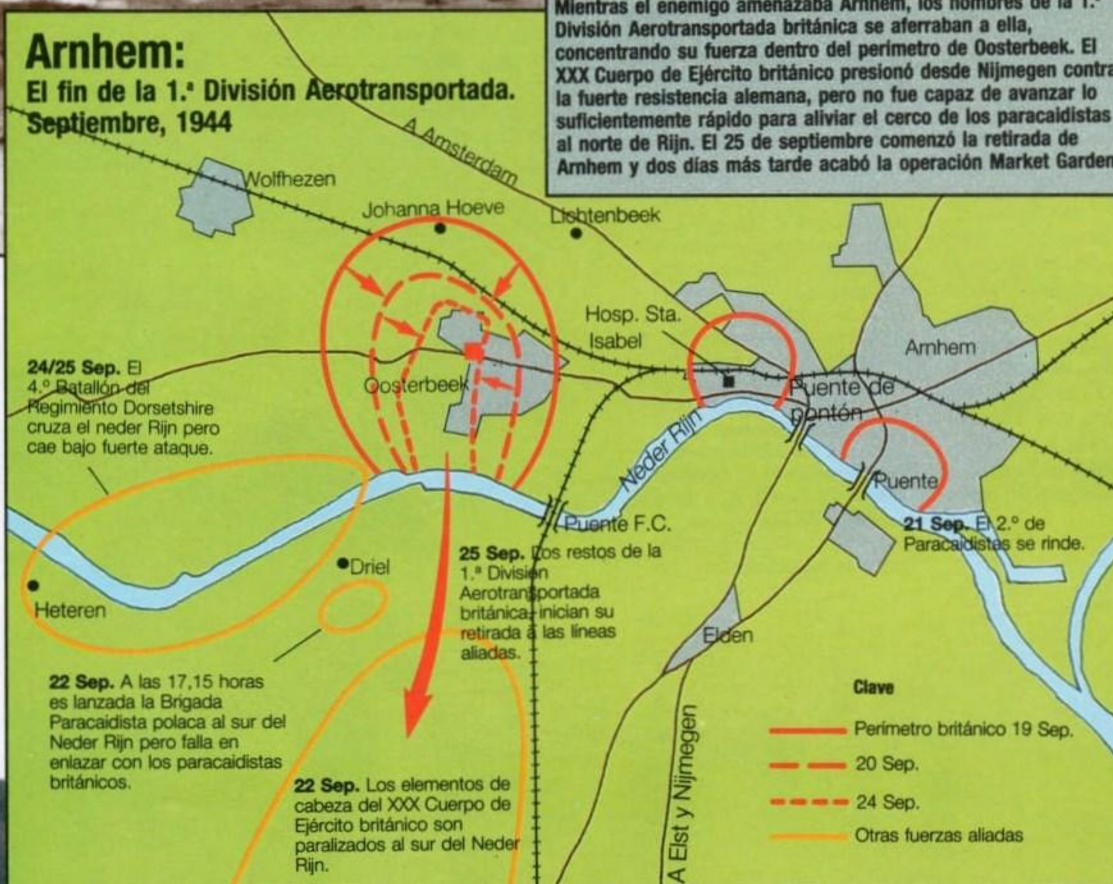
La respuesta de Urquahart fue ordenar a Hackett que rompiera el contacto moviéndose hacia el sur para unirse a la lucha y aliviar al 2.° de Paracaidistas en el frente. Era un lógico reajuste pero de gran peligro: como un miembro del 10.° de Paracaidistas dijo: «No puedes levantarte y retroceder apresuradamente del enemigo a la luz del día... es imposible hacerlo bien». Al comienzo la retirada fue ordenada pero al darse cuenta el enemigo de lo que estaba ocurriendo, intentaron aislar a los hombres de Hackett apoderándose del cruce del ferrocarril en Walfheze. Bajo fuego de artillería, morteros y armas ligeras, pronto se desorganizaron los paracaidistas, dejando pequeñas bolsas de hombres en el lado contrario del ferrocarril para luchar sin esperanza por la supervivencia. Para aumentar el caos, una unidad polaca de planeadores, repentinamente decidió aterrizar en medio de la batalla: recibiendo fuego por ambos lados cundió el pánico total en los recién llegados. Fue como dijo uno de los pocos supervivientes del 10.° de paracaidistas «una verdadera ruina», «pero luego», añadió con tristeza, «fue una verdadera ruina por todas partes ese día».

En realidad la única buena noticia, transmitida a Urquhart por miembros de la resistencia holandesa, era que el XXX Cuerpo de Ejército, estaba aproximándose a Nijmegen, a sólo 10 millas de Arnhem. Desde su cuartel general en el hotel Hartenstein, Urquhart condujo los restos de sus fuerzas a un firme anillo defensivo, con la finalidad de mantener al menos un pie sobre la parte norte del Neder Rijn para que lo explotara el XXX Cuerpo de Ejército. Todavía sus unidades sufrieron más bajas: a última hora del 19 de septiembre, el 10.° de paracaidistas había virtualmente dejado de existir.

El 11 y 156.° de Paracaidistas junto con el South Saffords, estaban luchando para sobrevivir, y el 7KOSB y 1 Border estaban bajo presión por las recientemente reforzadas unidades alemanas en intento de achicar la cabeza de puente británica. La decisión de Urquhart de concentrar la división alrededor de Oosterbeek, no evitó dejar al 2.° de Paracai-



Abajo: el puente Arnhem en el 2.º día de batalla. En esta escena los paracaidistas reciben la destrucción de todo lo que les lanzan los alemanes, como lo demuestra los escombros entre sus posiciones en la orilla norte. Más abajo: el puente después de la rendición británica. A la derecha: carros alemanes Stug III tomando posiciones en Arnhem.



UN PUENTE DEMASIADO LEJOS

Cuando el general Browning dijo la frase más tarde hecha famosa por el escritor Cornelius Ryan, «... pero, pienso que nosotros podríamos estar marchando hacia un puente demasiado lejano», estaba expresando un punto de vista contrario al gran optimismo que se estaba difundiendo entre el Estado Mayor y los hombres de la 1.ª División Aerotransportada británica. Reprimida ante una serie de operaciones abortadas, la división estaba hambrienta de lucha y ansiando jugar su parte en el final de la guerra. Pocos creyeron que el ejército alemán podría recobrarse de los devastadores golpes dados por los aliados en Francia, y esta actitud iba a tener una fatal influencia sobre la valoración de la situación en Arnhem por la inteligencia británica.

La operación Arnhem sufrió los equivocados informes de la inteligencia en tres aspectos principales. Primeramente la parte sur del puente Arnhem que podría haber sido una inestimable zona de aterrizaje, fue erróneamente juzgada como pantanosa y por lo tanto no utilizable. En segundo lugar, el peligro de instalaciones antiaéreas en el centro de Arnhem, fue seriamente sobreestimado, resultando el inexorable veto de la RAF a los aterrizajes en las áreas inmediatas a la cabeza del puente. En tercer lugar la valoración del poder alemán en Arnhem, tuvo poco en cuenta los informes de la resistencia holandesa que confirmaban la presencia de unidades acorazadas en las proximidades, e incluso la identificación específica de la 9.ª División Panzer de las SS «Hohenstaufen» no fue creída.

El general Browning no fue el único general que se percató de que el optimismo británico estaba fuera de lugar. Al Mayor Briam Urquhart, jefe de inteligencia del Cuartel General del Cuerpo de Ejército, le fueron mostradas fotografías que indicaban claramente la presencia de carros en el área de Arnhem, aunque su protesta en el cuartel general fue desatendida, y solamente se demostraron sus temores después del coste de la acción de la división.

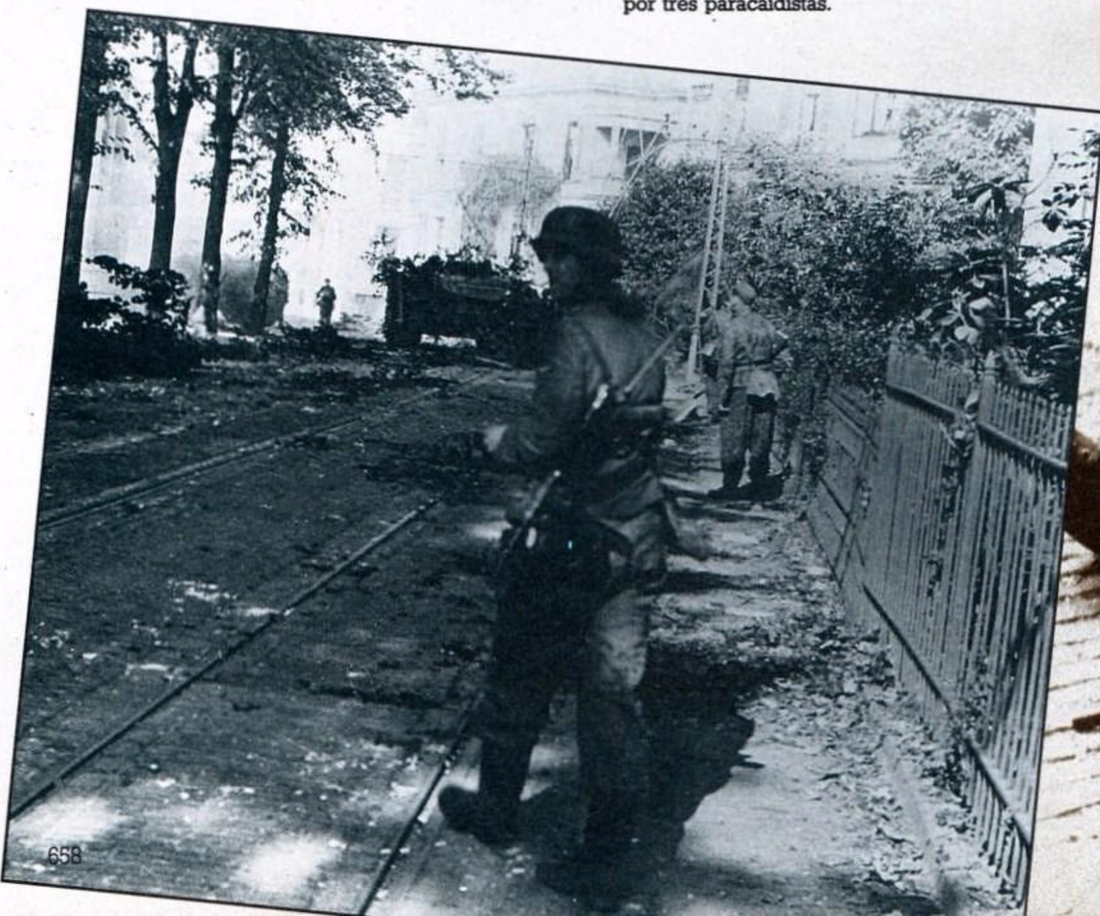
distas en una situación desesperada. Los hombres de Frost habían estado luchando más de 48 horas sin sosiego y se estaban quedando sin municiones, comida y agua. La fuerza inicial de 500 hombres había sido reducida a 150 que sostenían tenazmente en un pequeño grupo de edificios cercanos a la rampa norte. Los heridos (entre los que se encontraba Frost) sufrían mucho y estaban siendo colocados en los sótanos sin ninguna esperanza de evacuación. La presión enemiga aumentó inexorablemente y para el 20 de septiembre los paracaidistas eran el blanco de la artillería, morteros, carros, cañones autopropulsados y granadas de fósforo y sus posiciones estaban siendo atacadas por granaderos Panzer que estaban demostrando ser muy hábiles en la guerra urbana. El Teniente Mackay y su diezmado grupo de zapadores llegó bajo intenso fuego al colegio que habían ocupado, el edificio «era como un colador. A donde quiera que mirases, podías ver la luz del día... esparcida por todas partes había sangre; en charcos en las habitaciones, cubría los nidos de los defensores y corría en pequeños arroyos por las escaleras... las únicas cosas limpias en el colegio eran las armas».

Solamente era cuestión de tiempo el que el 2.° de Paracaidistas pudiera ser destruido, aunque su misión fue estimulada por las noticias de que el XXX Cuerpo de Ejército y los americanos habían capturado el puente Nijmegen. Aún había un vago resquicio de esperanza que pronto fue apagado. Cuando los carros de la división acorazada Guards salieron al amanecer del 21 de septiembre hacia el Neder Rijn, surgieron problemas imprevistos. Hasta ahora estaban actuando como la punta de flecha aliada que se había clavado profundamente en las líneas enemigas, y la flecha —una única carretera detrás de la frontera belga a lo largo de la cual todos los abastecimientos y refuerzos tenían que viajar— era muy peligrosa. Como elementos de la 10.ª División Panzer de las SS se establecieron en defensiva alrededor de Elst, al sur del río, el avance se detuvo rápidamente. Refuerzos de tres batallones de infantería de la 43 División (Wesses) se les ordenó avanzar, pero sus camiones no podían moverse a través del atasco de tráfico que empeoraba según avanzaba el día. Los ataques enemigos sobre la carretera se sumaron al caos y al anochecer el XXX Cuerpo de Ejército no estaba más cerca de Arnhem que lo había estado 24 horas antes. Además durante ese período, los alemanes habían concentrado su esfuerzo en destruir los restos del 2.° de Paracaidistas sobre el puente —las últimas bolsas de audaz resistencia se rindieron a las 09,00 horas— y hubo que mover fuerzas adicionales para tantear el perímetro de Oosterbeek. Las condiciones entre los hombres de Urquhart se deterioraban mientras los suministros se agotaban, ocurrieron indicentes aislados de pánico y todo el mundo se enfrentó física y mentalmente a la sangría de una salvaje e interminable fin lucha casa por casa.

Este no fue quizás el momento ideal para la llegada de los polacos, pero a las 17,15 horas del 21 de septiembre, los Dakotas zumbaron sobre las zonas de aterrizaje al sur del río y descargaron dos batallones bajo el mando personal de Sosabowski. Se conmocionó por lo que vio, pues aunque su llegada cogió a los alemanes desequilibrados, poco podía hacer él para ayudar a su jefe divisionario. Aquella noche intentó mandar abastecimientos y refuerzos a



Arriba: el MarisCal de campo Walter Model, jefe del grupo de Ejércitos B, fue estacionado en Oosterbeek y su rápida y decisiva respuesta a la incursión aerotransportada iba a significar el desastre para los británicos. Abajo: los alemanes se dirigen al frente. Arriba a la derecha: prisioneros alemanes bajo custodia. Posiblemente son miembros de la 9.ª División Panzer de las SS. A la derecha el coche de mando del General Kussin, emboscado por tres paracaidistas.







RADIO COMUNICACIONES

Entre las diversas circunstancias que condujeron al fracaso británico de asegurar la cabeza de puente en Arnhem, quizás el más desesperante para los oficiales fue el casi completo fallo del enlace por radio.

El inadecuado equipo radio de la 1.ª División Aerotransportada británica se notó en Inglaterra antes de la operación. La mayoría de los aparatos tenían un alcance efectivo de tres millas, sin embargo, el Cuartel General divisionario estaba situado a 8 millas del puente Arnhem y a más de 15 millas del Cuartel General del Cuerpo de Ejército en Nijmegen. La opción de aparatos pesados de alta potencia fue desestimada, ya que sería necesario adaptarlos al transporte y no había disponibles operadores expertos. Además de estos problemas, una poderosa estación alemana interfería e interrumpía seriamente las transmisiones de largo alcance de la división. Las radios de las unidades también estaban casi siempre fuera de uso a nivel local. El General Urquhart intentando controlar a las unidades operativas, no podía conseguir respuesta inteligible, y sus oportunidades de éxito fueron reducidas más aún por el suelo arenoso, árboles altos y edificios del lugar. Cuando finalmente entró en la ciudad con un operador de radio Rover, su vehículo fue blanco de una granada de mortero y la radio se estropeó.

Otro serio problema fue la incapacidad de la división para comunicar con la RAF. Se había confiado en los «Veeps» (jeeps con VHF transmisores-receptores) trasmitiendo en una especial red-radio. Al aterrizar se vio que no servía y hasta el mismo último día la RAF no fue capaz de proporcionar apoyo aéreo inmediato.



través del río, lo que fue imposible sin equipo especializado, y lo que no sucedió hasta que los elementos de cabeza del XXX Cuerpo de Ejército tomaron contacto físico el 22 de septiembre, y los transportes anfibios DUKW pudieron enviarse adelante —incluso estos vehículos encontraron la marcha dura a través de terrenos inundados y pantanosos. En la noche del 24 al 25 de septiembre, envió a los hombres del 4.° Batallón, del Regimiento Dorsetshire (parte de la 43 División), a intentar otro cruce, los resultados fueron catastróficos. Según recordó Sosabowski: «el mundo entero parecía estar explotando a nuestro alrededor. Hora tras hora durante la noche recibí mensajes de las barcas hundidas. Cada vez que salía a echar un vistazo filas de camilleros pasaban con dificultad trayendo los heridos».

En estas circunstancias, las destrozadas unidades de Urquhart tenían pocas probabilidades de resistir, mientras la presión sobre su delgado perímetro se mantenía. Los defensores no podían por más tiempo «incluso pensar» y ahora estaban teniendo que dedicar toda su atención a las fuerzas alemanas que incluían los formidables carros Panzer 503 Tigre Real. Las Fuerzas Aerotransportadas, ya escasas en suministros, no tenían respuesta a estos monstruos. Algunos hombres como el Mayor R. H. Cain y el Sargento J. D. Baskeyfield (ambos del South Staffords) respondieron con impresionante alarde de valor que fueron recompensados merecidamente con la Cruz de la Victoria, pero la mayoría adoptó el macabro fatalismo descrito por un paracaidista anónimo capturado en el combate alrededor de la iglesia de Oosterbeek Laag: ya no me importaba nada el sangriento puente; y no pienso que le importara a muchos de nosotros. Pero cavamos y nos mantuvimos.

¡Felices de estar vivos! Supervivientes de la 1.ª División Aerotransportada británica en Nijmengen posan para la cámara después de su evacuación de Arnhem. Muchos de sus camaradas no compartieron su destino —1.200 soldados británicos murieron, y muchos más fueron heridos o hechos prisioneros. Un superviviente comentó más tarde: «Los errores no son importantes ahora, excepto cuando proporcionan lecciones para el futuro. Lo importantes es no olvidar la muerte.»

Montgomery no tenía elección excepto autorizar una retirada, y el 25 de septiembre, después de ocho días de batalla, comenzó. Los pilotos de planeadores muchos de los cuales habían luchado con los paracaidistas hasta el final, actuaron como guías y a las 22,00 horas comenzó una retirada por fases hacia el río. Pontoneros canadienses y británicos trabajaron de lleno para proporcionar las barcas necesarias, pero la noche era «negra y húmeda» y el enemigo pronto se dio cuenta de lo que estaba sucediendo. Fuego de ametralladoras y morteros barrió el río, destruyendo barcas y contribuyendo a la confusión; los heridos tuvieron que ser dejados detrás y muchos hombres se ahogaron cuando intentaron cruzar nadando. El 27 de septiembre cuando la operación terminó, solamente 2.163 de los originales 10.000 soldados bajo el mando de Urquhart habían alcanzado las seguras líneas polacas. Con 1.200 muertos y 6.642 heridos, desaparecidos o capturados, una excelente Unidad había dejado de exitir. Sin embargo, había desplegado una tenacidad y valor que permanece como inspiración al Regimiento de Paracaidistas de hoy.


TEMPESTAD
EN LAS
TRINCHERAS



VANGUARDIA DE LA VICTORIA

A comienzos de 1915, después de varios meses de matanzas inútiles en el Frente Occidental, los jefes militares alemanes comenzaron a buscar un medio de salir del punto muerto. Se decidió que en vez de lanzar ataques con gran número de hombres, con la esperanza de alcanzar objetivos previstos, unidades de punta de lanza, conocidas como Sturmtruppen, encabezarían el asalto y buscarían los puntos débiles de la defensa del enemigo que las fuerzas ulteriores podrían aprovechar totalmente. Aunque los primeros experimentos resultaron infructuosos, un oficial del Garde Schützen Bataillon, Hauptmann Eric Rohr, se dedicó a perfeccionar la idea y a desarrollar las armas y el material para su nueva fuerza. Su unidad, Sturm-Bataillon Rohr, se utilizó con éxito por vez primera a finales de diciembre de 1915. Los hombres para formar nuevos batallones se tomaron de unidades de primera línea y se enviaron a cursos de entrenamiento especializados. Cada batallón tenía 4 compañías de asalto, una batería de cañones de 3,7 cm, morteros ligeros y grupos de lanzallamas, y una compañía de ametralladoras. En acción, los hombres llevaban poco equipo y se concentraban en la potencia de fuego. Para finales de 1916, los primeros experimentos de Rohr habían resultado de tanto éxito que muchas Divisiones crearon sus propias Compañías de asalto —120 soldados fuertemente armados se asignaron a cada Regimiento. Arriba: la insignia de un destacamento de lanzallamas.

Frente Occidental, 1918: ensordecidos por el estruendo de los proyectiles de artillería pesada, tropas de asalto alemanas cargaron en una refriega de combate cuerpo a cuerpo cuando se desencadenó la Ofensiva Michael

Justo antes de las 9,40 horas del 21 de marzo de 1918, los hombres del 73.° Regimiento de Fusileros de Hannover del Ejército Alemán saltaron de sus trincheras a tierra de nadie, en preparación para la crítica carrera sobre los 800 metros que les separaban de las posiciones británicas. Esto se realizó durante los últimos minutos de un bombardeo artillero preliminar de cinco horas. El 2.° Teniente Ernst Jünger, que mandaba la 7.ª Compañía del 2.° Batallón del Regimiento, condujo a sus hombres llevando una capa, con un revólver en su mano derecha y un bastón de bambú en su izquierda. Estaba furioso y sentía un deseo desbordante de matar, después de haber perdido a la mitad de su compañía en un estallido de obús perdido. Su compañía avanzó a través de un poco de alambre espinoso bombardeado y saltó sobre la trinchera británica abandonada de primera línea antes de verse bajo el fuego de ametralladora. La Ofensiva Michael estaba en marcha.

La estrategia alemana era irrumpir por las líneas británicas entre Flesquières y St. Quentin, al nordeste de Francia, y girar entonces al norte, hacia Arras. Obligando al ejército británico a retirarse hasta el canal, se esperaba separarlo del ejército francés al sur. Los preparativos para el ataque habían durado varios meses, y los alemanes planeaban utilizar 76 Divisiones para atacar a las 29 Divisiones que formaban los III y V Ejércitos británicos. Una alta proporción de las Divisiones alemanas estaban clasificadas como *Stossdivisionen* (Divisiones de ataques). En estas unidades especiales estaba la 111.ª División, del 17.° Ejército alemán, y uno de sus Regimientos era el 73.° de Fusileros de Hannover. Los alemanes pensaban irrumpir en las líneas británicas en un ataque sorpresa, utilizando avanzadas técnicas artilleras y refinadas tácticas de asalto desarrolladas en experiencias en combate y entrenamiento con fuego real. Mucho dependería del espíritu de ofensiva de los Regimientos de asalto como el 73.° de Fusileros de Hannover.

El Regimiento había servido de modo continuo en el Frente Occidental desde 1914 y había combatido contra franceses y británicos, contra estos últimos en las batallas del Somme de 1916. Para marzo de 1918, el Regimiento tenía tres batallones, cada uno con unos 600 hombres. La 7.ª Compañía del *leutnant* Jünger tenía unos 150 fusileros. Después de casi 4 años de acción, quedaban pocos soldados de antes de la guerra, y la mayoría de los fusileros eran jóvenes de 17 años u hombres casados de 35 años.

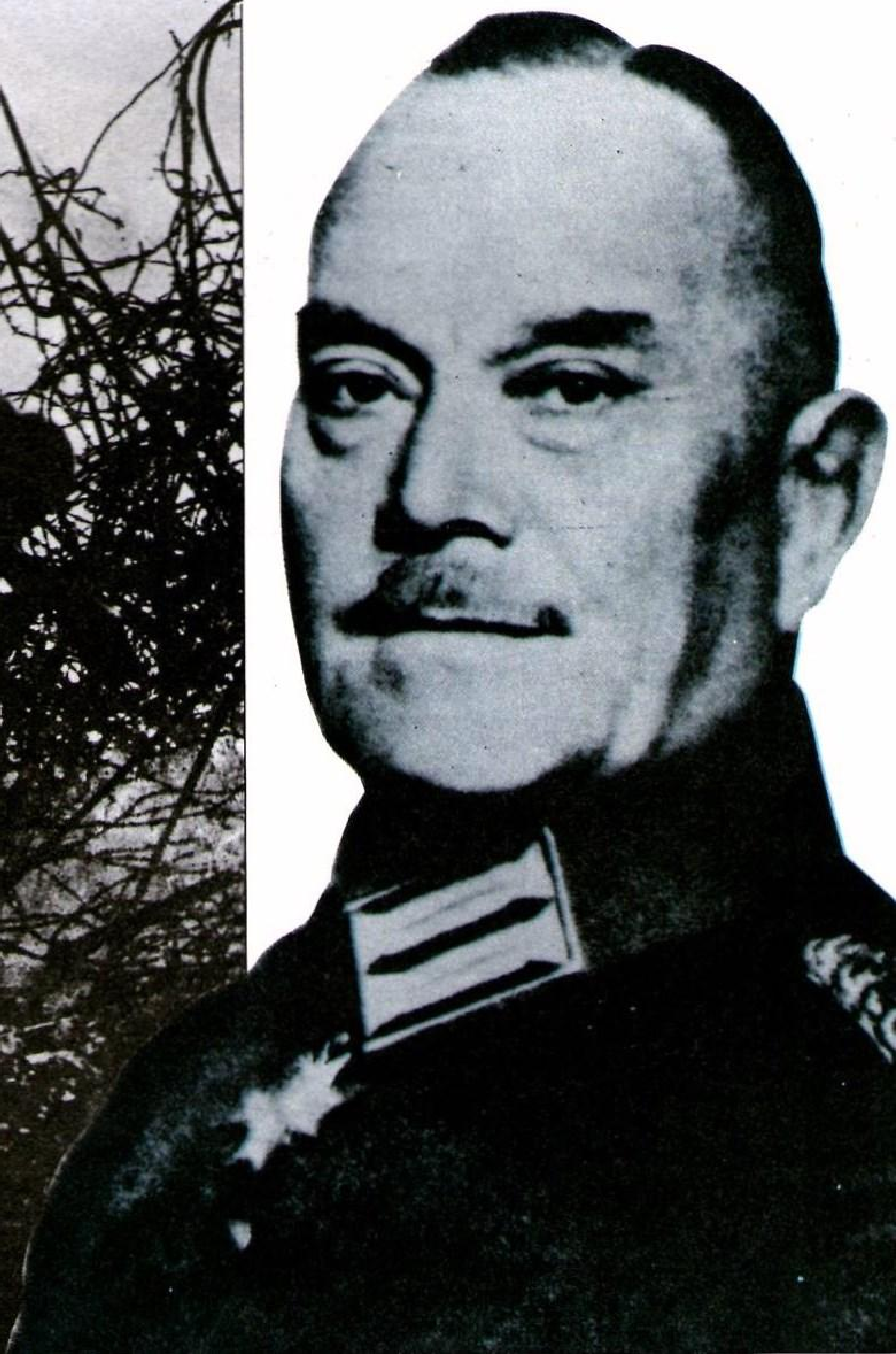
Su jefe, el *leutnant* Ernst Jünger, era un soldado hecho en la guerra. Después de una juventud algo bohemia, había entrado voluntario en el ejército en 1914 y había servido como fusilero con el Regimiento antes de ser destinado en 1915. Combatiente ro-



mántico pero también soldado de trinchera despiadado, se reveló en combate, y para 1918 había sido herido 5 veces, ganando la Cruz de Hierro de 2.ª y 1.ª clases, y la Cruz de Caballero con Espadas de la Casa de Hohenzollern. En septiembre de 1918, iba a recibir la cruz Pour le Mérite, uno de sólo 14 oficiales jóvenes de Infantería que recibieron esta recompensa prusiana por valor. Jünger tenía dos oficiales en su compañía, y la mayoría de los pelotones tenían al mando a soldados con rango limitado y autoridad de oficiales. Sus fusileros tenían fusiles Mauser (modelo 1898) de 7,92 mm, ametralladoras ligeras Maxim 08/15, granadas y una diversidad de porras y mazas para el combate en trinchera. Para 1918, aunque bien armado, el soldado alemán era una criatura desarrapada que, con palabras de Jünger, había vivido cuatro años «con abrigos desgarrados y peor alimentado que un bracero chino».

El 73.° de Fusileros de Hannover formaba parte de la primera ola de asalto en la Ofensiva Michael y, junto con batallones de asalto especialmente entrenados y equipados, tenía que ir muy cerca detrás de la cortina artillera móvil e infiltrarse en el sistema de trincheras británico antes de penetrar en campo abierto más allá. Las filas de esos batallones tenían soldados muy entrenados, con sus propias armas y equipo especiales, pero eran demasiados pocos para realizar todas las tareas planeadas para el asalto. No obstante, el 73.° de Fusileros de Hannover

Página 661: pese al entrenamiento intensivo, pocos miembros de las tropas de asalto estaban preparados para el horror total de la Ofensiva Michael a principios de 1918 (fotografía grande). Arriba y debajo: encima de la cumbre, tropas de asalto se dirigen a las líneas británicas. Abajo derecha: Bruchmüller, el estratega artillero alemán.





cargador «caracol» de 32 balas

EL BERGMANN MP 18,1

En 1916, cuando las fuerzas adversarias en el norte de Europa estaban atrapadas en una salvaje guerra de desgaste, el Alto Mando alemán solicitó una nueva arma eficaz a corta distancia. Hugo Schmeisser, un diseñador en los talleres de armamento Theodor Bergmann en Suhl, comenzó a trabajar en un arma que incorporase el surtido de un fusil y la capacidad de disparar ráfagas de un cargador. Su diseño, que comenzó a producirse limitadamente en 1918, se considera actualmente como el verdadero prototipo del moderno subfusil. Llamada la Maschinen Pistole 1918, y mejor conocida (después de una modificación) como el Bergmann MP 18,1, el arma (mostrada arriba) tenía una recámara abierta. Su cadencia de disparo cíclica era 400 dpm y los cartuchos redondos de pistola Parabellum de 9 mm se introducían en el lado izquierdo con un cargador helicoidal «caracol» de 32 balas, una característica que ya utilizaba el Luger de cañón largo. El Bergman era magnífico a corta distancia pero tenía poco poder de alcance más allá de los 200 m. Se asignó a tropas de asalto durante los últimos meses de la I Guerra Mundial, y la intención alemana era armar a seis hombres en cada Compañía con un Bergmann, cada uno de los cuales tendrían un ayudante para llevar munición. La guerra estaba llegando rápidamente a su final, no obstante, y los 35.000 fabricados no afectaron seriamente al curso de la guerra.

era realmente un batallón de asalto, y Jünger había entrenado a la compañía de asalto del 2.° Batallón en 1917. En los meses anteriores a la ofensiva, el Regimiento había practicado una y otra vez las tácticas de asalto que iba a aplicar, exigiendo Jünger total realismo. Su diario de guerra señala: «En ocasiones, hacía ataques reales con la compañía en sistemas complicados de trincheras, con bombas reales, con el fin de aprovechar las lecciones de la batalla de Cambrai (de noviembre de 1917)». Esto implicaba sufrir pérdidas y también causarlas. Sigue Jünger, «un ametrallador alcanzó al oficial de otra unidad, derribándole de su caballo mientras revistaba sus propias tropas».

El 17 de marzo, la compañía de Jünger marchó a la línea del frente alemana. La misión del Regimiento era penetrar entre los pueblos de Ecoust-St. Mein y Noreuil, campo a través por caminos hundidos, terraplenes de ferrocarril y canteras. Este área de la línea británica lo defendían los batallones 2.° a 6.° de North Staffords, parte de la 59.ª División del III Ejército. Los soldados de este batallón eran reservistas de segunda línea reclutados de alrededor de Burton-on-Trent. El batallón tenía una alta proporción de jóvenes reclutas y no estaba considerado como una uni-

palanca de montar
conjunto de cerrojo
muelle recuperador
enganche
culata
gatillo
guardamonte

Bergmann MP18,1

Calibre: 9 mm
Longitud: 81,3 cm
Peso: 4,18 kg
Alimentación: tambor «caracol» de 32 balas
Sistema de funcionamiento: retrogolpe
Cadencia de disparo (cíclica): 400 dpm
Velocidad inicial: 365 m/seg

Abajo: una batería de campo alemana se prepara para la acción. Universalmente odiada por los soldados de primera línea, la artillería, la gran asesina de la I Guerra Mundial, se usó para aplastar trincheras, abrir caminos a través del alambre espinoso y paralizar las comunicaciones. El nivel de ruido generado por un bombardeo demoledor podía volver locos a los soldados. Durante la Ofensiva Michael, la devastación producida por la cortina de fuego inicial permitió a las tropas de asalto alcanzar sus objetivos, pero la carencia de movilidad de los cañones hizo que no pudiesen ayudar a consolidar los logros.

TACTICAS ARTILLERAS

Uno de los principales dilemas planteados a un jefe militar que planificaba una ofensiva en la I Guerra Mundial era el crono y la duración del bombardeo artillero precedente. Una larga y profunda barrera eliminaba el elemento sorpresa, y raramente lograba su objetivo de destruir los emplazamientos de ametralladoras del enemigo y los puestos de mando. Un corto bombardeo devastador lograba en ocasiones producir sorpresa pero carecía de la necesaria planificación para acertar bien en los blancos. Para la Ofensiva Michael en marzo de 1918, los alemanes decidieron adoptar y adaptar el bombardeo corto devastador, que esperaban que sorprendería y paralizaría a los defensores.

Las tácticas eran en gran parte el resultado de las ideas y experiencias del Coronel George Bruchmüller, que se ganó el apodo de «Durchbruchmüller» (Müller el rompedor). Bruchmüller había comenzado a experimentar con cortos y precisos bombardeos artilleros durante las batallas de Verdún en 1916, y después había demostrado su técnica en Rusia durante el ataque contra Riga en 1917. Como resultado de esto, el General Erich Ludendorff le nombró para coordinar la artillería de la ofensiva.

La técnica de Bruchmüller resaltaba el disparo en profundidad por toda la posición del enemigo, incluyendo la *Feuerwalze,* o barrera de fuego, que precedía al avance de la artillería. En vez de realizar un bombardeo artillero de cinco horas. Cada batería tenía que alcanzar objetivos concretos según programas detallados. Para producir tanta confusión en las líneas británicas y detrás de ellas, se ordenó a las baterías alemanas que hiciesen amplio uso de obuses de gases.

Pese a que Bruchmüller iba a emplear la mitad de toda la fuerza artillera alemana en el Frente Occidental, unos 6.473 cañones, y había hecho preparativos cuidadosos para el bombardeo, comprendió que no podría destruir o neutralizar cada posición británica. No obstante, creía que el fuego artillero destruiría o paralizaría lo suficiente para permitir a la infantería de asalto irrumpir en las líneas enemigas. Esto lo logró ampliamente la artillería alemana el 21 de marzo, pero después de ello, el problema de trasladar suministros, refuerzos y artillería a través del terreno devastado resultó insuperable.



dad particularmente poderosa. Había pocas defensas en profundidad, y escasez de material y suministros de trinchera.

En la noche del 19 al 20 de marzo, la compañía de Jünger avanzó a refugios subterráneos de primera línea para el asalto. Por desgracia, se vieron envueltos en fuego de artillería británico y un obús cayó sobre una parte de la compañía protegida en un enorme cráter. Como consecuencia, incluso antes de comenzar la batalla, Jünger había perdido más de 80 hombres y se vio mandando a sólo 63 fusileros. Estas fuertes pérdidas anteriores al combate deprimieron a los supervivientes, que pasaron todo un día esperando la orden de ataque bajo cañoneo irregular. No obstante, su excitación era grande ya que pasaron las últimas 5 horas escuchando y observando el bombardeo artillero alemán.

Después que Jünger y sus fusileros hubieron cruzado la primera línea de trincheras británica, corriendo entre humo y gas flotante, llegaron a un terraplén ferroviario y se vieron bajo fuego de ametralladora. Comenzaron entonces a abrirse paso a través de una red de trincheras y refugios subterráneos. Cuenta Jünger:

«Por vez primera en la guerra, vi gran número de hombres en combate cuerpo a cuerpo. Los ingleses defendían trincheras de dos terraplenes en la ladera trasera. Se intercambiaron disparos y cayeron bombas a pocos metros de distancia. Salté a la primera trinchera.

Tropezando con el primer travesaño, choqué con un oficial inglés con una capa abierta y su corbata suelta. Le agarré por la garganta y le arrojé contra los sacos de arena, donde se hundió. Detrás de mí apareció la cabeza de un viejo comandante. Me gritaba: "¡Disparadle!" Dejé esto para los que venían detrás y me dirigí a la trinchera inferior.

Me enfurecí con los ingleses. Disparé mis cartuchos tan ferozmente que apreté el gatillo 10 veces al menos después del último disparo. Un hombre cerca de mí arrojó bombas contra ellos cuando trepaban para escapar. Un casco con forma de plato giraba en el aire, muy alto. En un minuto acabó la batalla. Los ingleses salieron de sus trincheras y huyeron por batallones campo a través.»



Soldado de asalto, Ofensiva Michael, Frente Oriental, 1918

Este hombre lleva pantalones grises con la *bluse* recia. Introducido en 1915, este abrigo holgado corto carecía de adornos. La identificación de unidad, en este caso, blanca, para el Arma de Infantería, se limitaba a un cordoncillo en las hombreras. Polainas con botas tobilleras y un casco modelo 1916 pintado con colores de camuflaje discontinuos completan su uniforme. Lleva poco, aparte de las herramientas de su oficio: granadas de mango en bolsas, el fusil Kar 98 de 7,92 mm, pala de trinchera y máscara de gas.

El oficial que mandaba a los North Staffords, Teniente Coronel T. B. H. Thorne, había sido herido en la cabeza y muerto durante el ataque, que deshizo el batallón y dejó sólo bolsas aisladas de resistencia. El espíritu combativo de Jünger estaba casi fuera de control, quitó el arma a un fusilero y comenzó a disparar a los británicos en retirada. Al matar a su primera víctima a 150 metros, Jünger le observó cuando «se partió como la hoja de un cuchillo y cayó». Pero incluso entre tal carnicería hubo algunos momentos absurdos, como cuando uno de los fusileros de Jünger se detuvo para disparar a una liebre que había saltado y corría a través de sus líneas.

Izquierda: conscientes de estar atrapados al aire libre por la artillería o el fuego de ametralladora, tropas de asalto alemanas renuncian a la protección de sus trincheras para precipitarse corriendo a través del paisaje lunar bombardeado. Pese al tamaño de la barrera artillera preliminar, tuvieron que abrirse paso a través de las defensas de alambre espinoso del enemigo.

Los alemanes tenían que mantener el ímpetu del ataque para impedir a los británicos que consolidasen sus defensas. En un momento, la 7.ª Compañía se vio detenida por dos ametralladoras británicas, una en cada lado de un hoyo. Después de una breve pausa, Jünger atacó con unos pocos hombres.

Era una lucha a muerte. Después de uno o dos saltos adelante, quedé frente a la posición de la ametralladora a mano izquierda, con sólo un hombre. Podía yo distinguir claramente un casco plano detrás de un terraplén bajo, y justo detrás, una fina espiral de vapor o vaho.

Me acerqué a pequeños saltos, para no dejar ninguna posibilidad. Cada vez que me echaba al suelo, el hombre me disparaba un cargador y yo disparaba unos pocos tiros cuidadosamente. "¡Cartuchos... cartuchos!" rodeé y le ví tirado retorciéndose sobre un lado.»

Jünger avanzó y saltó a la trinchera cuando los defensores se alejaron corriendo a la posición de ametralladora de la derecha. Este segundo obstáculo se tomó después de que una ametralladora ligera hubiese sido acallada desde el flanco, permitiendo a otra compañía que avanzase. Un gran número de tropas británicas se rindieron y más de una docena de soldados fueron muertos por los alemanes. Aunque Jünger despreció tal acción, no culpó a los fusileros, creyendo que su sed de sangre lo pedía y que los británicos habían estado intentando matar a sus hombres sólo unos pocos minutos antes. Avanzando, la 7.ª Compañía llegó a las afueras del pueblo de Vraucourt. Aquí, en refugios subterráneos británicos abandonados, descubrieron provisiones que no habían visto durante meses, como pan blanco, jamón y cerveza de jenjibre.

En este momento, el avance del regimiento se vio detenido por su propio fuego artillero. Cuando intentaron avanzar hacia el pueblo, los fusileros tuvie-

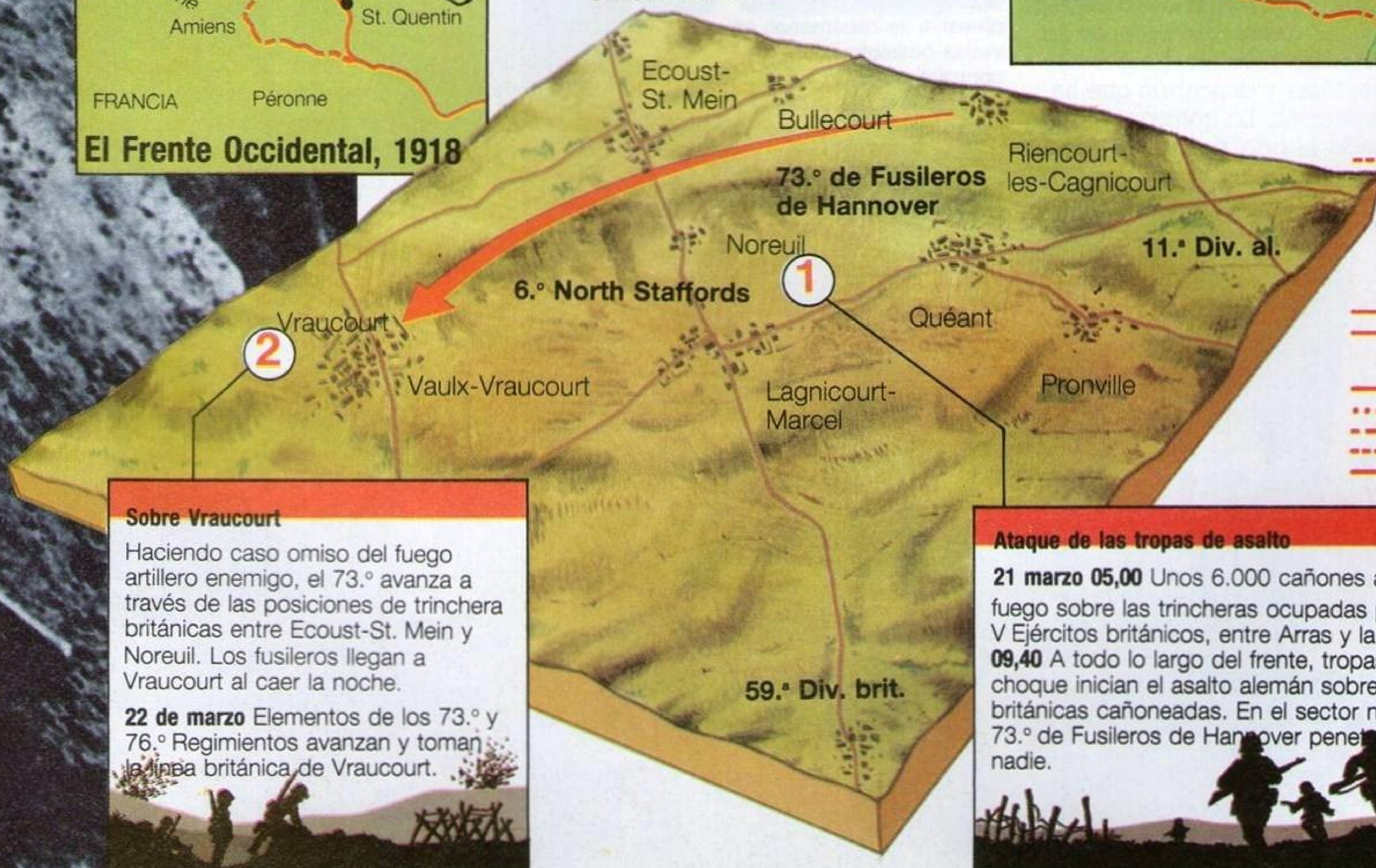
Ofensiva Michael
73.° Regimiento de Fusileros de Hannover, marzo de 1918

En agosto de 1914 comenzó la I Guerra Mundial con un avance alemán hasta 40 millas de París. El contraataque francés comenzó a primeros de septiembre y —después de una carrera a los puertos del Canal— se estableció una línea estable de trincheras con los británicos y los belgas al norte y los franceses protegiendo la línea del sur. Después de la batalla de Somme en 1916, los ejércitos alemanes retrocedieron hasta la «Línea Hindenburg». Para la primavera de 1918, después de tres años y medio de guerra, los alemanes estaban preparados para un intento definitivo de derrotar a los Aliados, y el 21 de marzo lanzaron la Ofensiva Michael.









Clave

Frente Occidental, 1914-1917
- Frente en sept. 1914
- Línea del frente, 1915-junio 1916
- Frente en abril 1917 («Línea Hindenburg»)

Frente Occidental, 1918
- Frente el 21-3-1918
- Frente el 5-4-1918

Ofensiva Michael
- Línea del frente, 21 marzo
- Línea del frente, 23 marzo
- Línea del frente, 24 marzo
- Línea del frente, 26 marzo
- Línea del frente, abril

ron que retroceder tres veces por cañoneo que no podían detener. Cuando se hizo de noche, Jünger comenzó a recoger a sus hombres agotados y se acomodaron en refugios subterráneos capturados.

En la mañana del 22 de marzo, Jünger recibió órdenes de atacar la línea defensiva británica a la derecha de Vraucourt con su compañía y elementos del 76.° Regimiento. Cuando sus hombres esperaban para atacar, se vieron bajo fuego artillero y disparos de aviones del Royal Flying Corps. Cuando oyó hablar de un ataque alemán por su izquierda, Jünger hizo avanzar a sus hombres, penetrando en la línea británica sin mucha oposición. Descubrieron que la Línea Vraucourt estaba aún en curso de realización, y que muchas partes sólo tenían removido el césped. No obstante, aquellas zonas donde se habían cavado trincheras estaban fieramente defendidas por Highlanders. Jünger estaba impresionado, al decir: «No teníamos cobardes ante nosotros».

Jünger creía que era en la lucha en trinchera donde se mostraba la valentía o el miedo real de un hombre.

«Los más valientes avanzaron, disparando y lanzando bombas. Los demás les seguían automáticamente, como un rebaño. En combate cuerpo a cuerpo, los combatientes retrocedían y avanzaban y, al evitar las bombas asesinas del enemigo, volvían a los que estaban detrás de ellos. Sólo los de la vanguardia sabían cuál era la situación, mientras que más atrás se produce un pánico feroz en la trinchera.

Quizá unos pocos saltan sobre la cima y son alcanzados, con lo que, por supuesto, el enemigo se siente muy alentado. Si aprovechan la oportunidad, todo está perdido, y ahora toca al oficial demostrar lo que vale, aunque también él pueda morir.»

Jünger era precisamente un oficial así, y luchó y lanzó bombas a lo largo de la trinchera que llevaba a la carretera Vraucourt-Mory. Al anochecer, se vio obligado a preparar a sus fusileros para mantener una posición defensiva. No obstante, en ese momento, las tropas alemanas a su derecha irrumpieron por la posición británica, y, gritando e iluminados por bengalas de señales, los fusileros se vieron envueltos en una estampida loca, con los Highlanders luchando y retirándose cuando intentaban escapar de verse rodeados. En el confuso revoltijo, Jünger sintió un golpe brusco en su tórax y descubrió que había sido herido sobre el corazón. Lo irónico era que probablemente había sido herido por uno de sus propios hombres, porque llevaba un abrigo británico y podría haber sido confundido con un enemigo.

Debajo: durante la fase inicial del violento ataque alemán, las tropas de asalto combinaron velocidad y potencia de fuego para abrirse camino a través de las posiciones defendidas por los III y V Ejércitos británicos. Mientras que oleadas siguientes consolidaban los avances iniciales, las tropas de asalto penetraron más profundamente en el territorio enemigo, puenteando bolsas de resistencia y presionando en campo abierto más allá de las líneas del frente. Después de tres años de sangriento punto muerto en las trincheras, el ejército alemán estaba mal preparado para hacer frente a las exigencias de la guerra móvil y el espíritu de la ofensiva se evaporó. Privados de suministros esenciales y de apoyo artillero local, los hombres eran incapaces de consolidar totalmente sus logros iniciales, y ante una oposición tenaz retrocedieron gradualmente. Aunque la ofensiva se recomenzó en varias ocasiones, contraataques de los británicos y franceses recuperaron el terreno perdido en los primeros días de la Ofensiva Michael a finales de agosto.

Con gran dificultad, se le persuadió para retirarse y buscar ayuda médica. Esto significaba cruzar la línea de trincheras capturada y estaban bajo fuego artillero y de armas ligeras británico. Jünger fue herido otra vez, en la cabeza, por llevar su gorra de oficial en vez de un casco de acero. Vio al jefe de la brigada y le urgió para que enviase reservas para apoyar a las tropas de asalto. Cuando Jünger llegó al hospital de campo en Souchy-Couchy, un cirujano asombrado le dijo que tenía mucha suerte, porque la bala había pasado por detrás de su cabeza pero no había penetrado en el cráneo.

Jünger quedó fuera de la batalla y no volvió al 73.° de Fusileros de Hannover hasta junio. Para entonces, la Ofensiva Michael había terminado en fracaso. Pese a que los alemanes habían destruido la línea de frente británica y finalmente habían penetrado 40 millas en la posición, destruyendo prácticamente el V Ejército, no pudieron hacer lo mismo con el III Ejército, y obligar así a una retirada general hacia la costa. Aunque habían logrado sorprender a los británicos y, utilizando tácticas artilleras y de infantería de asalto cuidadosamente desarrolladas, lograron irrumpir en el sistema principal de trincheras defensivo, no pudieron mantener el ímpetu del ataque. Esto se debió a un número de factores, no siendo el menor la encarnizada lucha defensiva de los británicos.

Las pérdidas alemanas el 21 de marzo no habían sido ligeras. Se ha calculado que sufrieron 39.929 bajas. Los británicos perdieron 38.512 hombres. El 73.° de Fusileros de Hannover perdió a 12 oficiales y 132 soldados, y probablemente 4 veces ese número de heridos y desaparecidos. La 7.ª Compañía de Jünger había sufrido graves pérdidas por un obús británico incluso antes que alcanzasen su línea de partida. Cuando soldados valientes y agresivos como Jünger eran muertos o heridos, el espíritu atacante de las unidades alemanas se debilitaba. Los sustitutos carecían de entusiasmo o experiencia, y la disciplina estaba a punto de perderse cuando tenían la oportunidad de saquear depósitos de suministros británicos.

No obstante, las mejores unidades alemanas, como el 73.° de Fusileros de Hannover, tenían experiencia y estaban bien entrenadas, con iniciativa táctica considerable mostrada por jóvenes oficiales y suboficiales. Entrenados bajo condiciones reales y sabiendo reforzar el éxito y aprovechar las oportunidades creadas por el bombardeo artillero alemán, eran una fuerza formidable.





Saliendo de sus transportes, la fuerza de choque de los paracaidistas israelíes irrumpió en el aeropuerto de Entebbe para luchar contra un grupo de terroristas

Poco antes del amanecer del 3 de julio de 1976, unidades especiales de las Fuerzas de Defensa Israelíes (FDI) cargaron su equipo y se dirigieron a una base aérea cercana, donde equipos de tierra se hallaban listos para meter sus vehículos en las panzas de cuatro transportes Hércules. En otra parte del campo, la tripulación de un Boeing 707, preparado como un hospital móvil, hacían sus comprobaciones finales. A principio de la tarde, los transportes volaban hacia Ophira, en el extremo sur de la península del Sinaí. El Boeing cubría la primera etapa de un viaje que le llevaría hasta el aeropuerto de Nairobi (Kenia). La Operación Trueno, el plan para rescatar a 105 rehenes judíos en manos de terroristas en Entebbe, aeropuerto internacional de Uganda, estaba en marcha.

La crisis planteada a los israelíes había comenzado a las 12,30 del 27 de junio, cuando 4 terroristas, dos miembros de la banda alemana Baader-Meinhof y dos miembros del Frente Popular para la Liberación de Palestina, secuestraron el vuelo 139 de Air France, con 12 tripulantes y 246 pasajeros a bordo,

TRUENO EN ENTEBBE



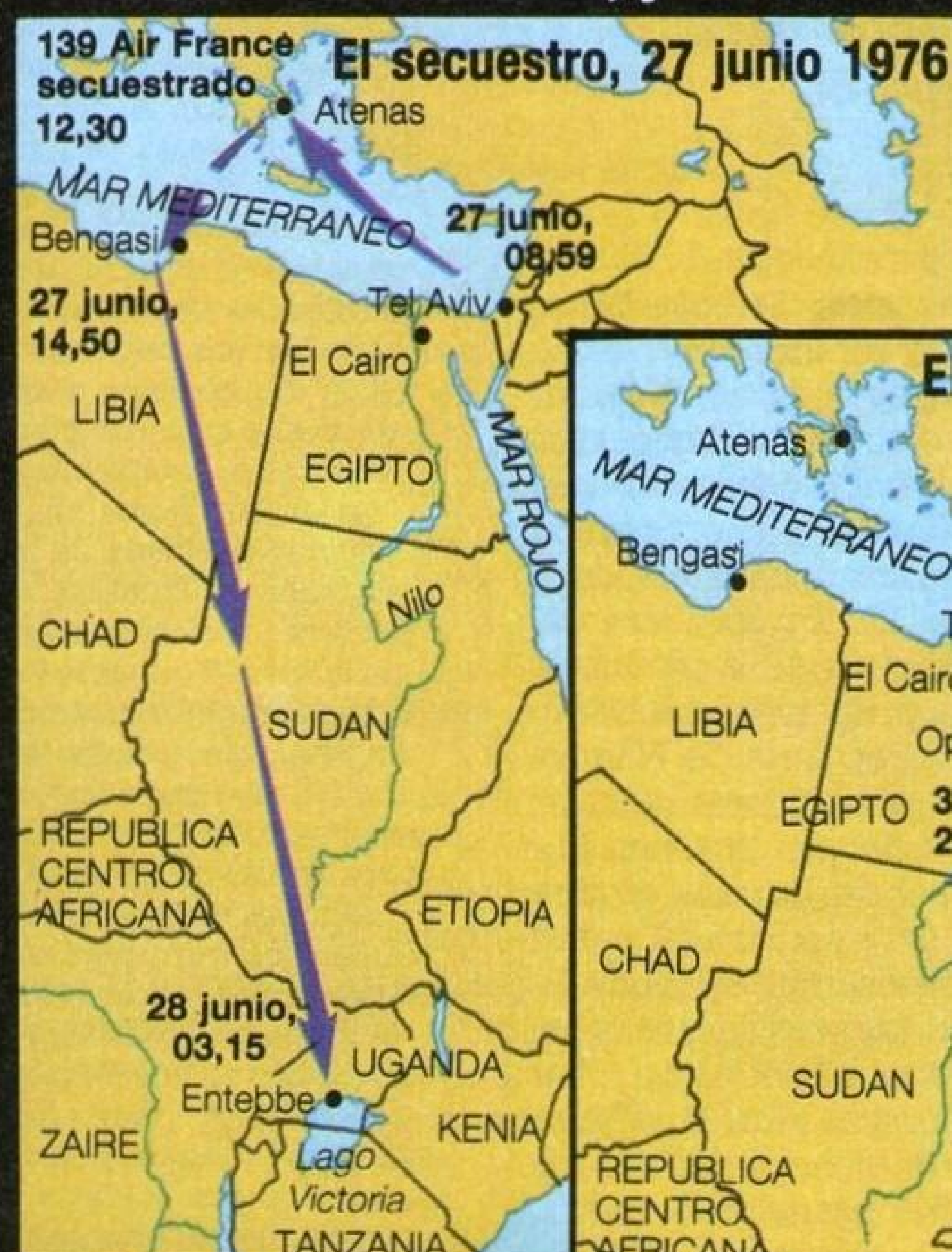
PREPARATIVOS

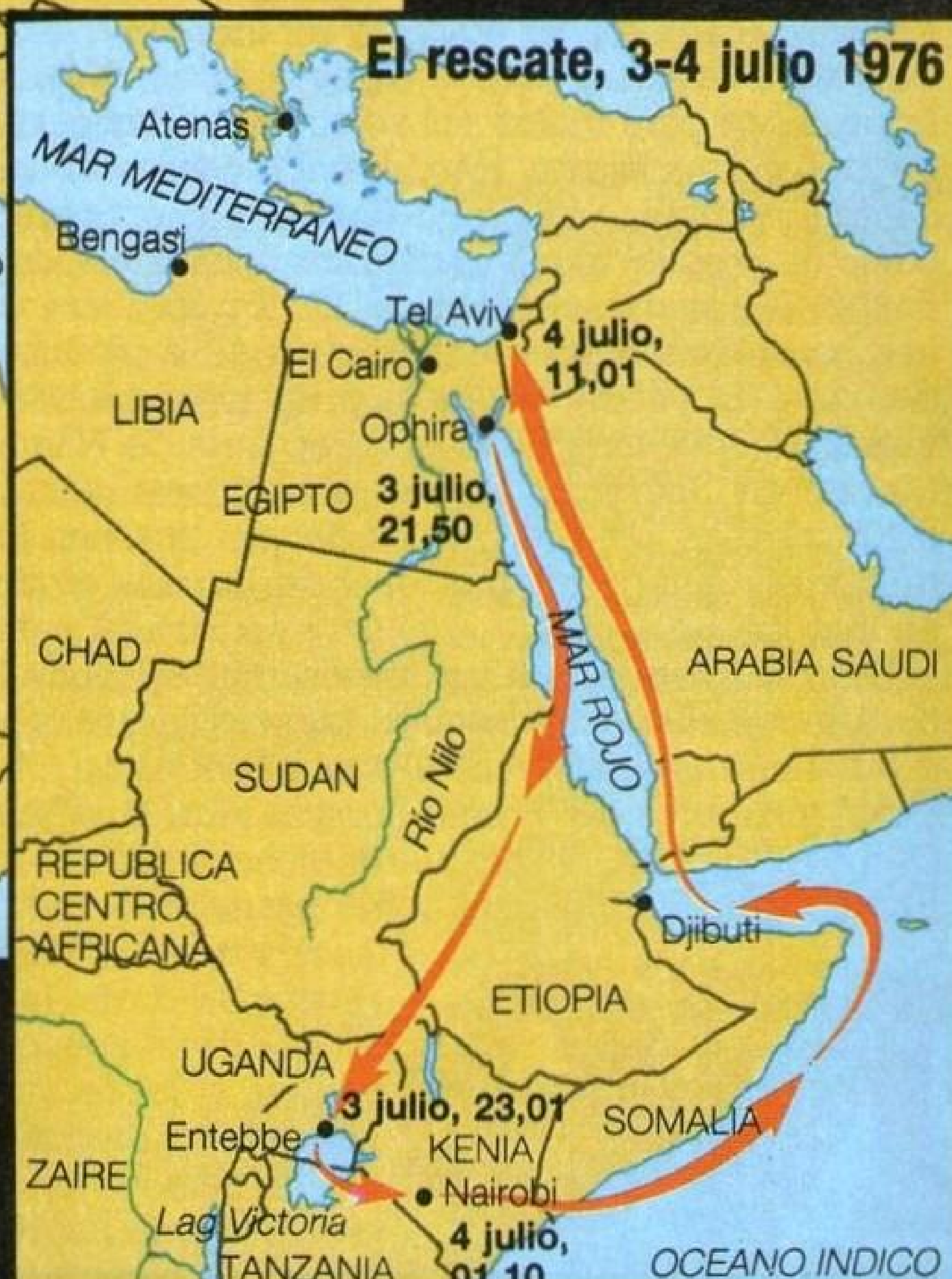
A raíz del secuestro del vuelo 139 el 27 de junio de 1976, el Gobierno de Israel comenzó a preparar su respuesta a las exigencias de los terroristas. Una vez resultó evidente que las vidas de los pasajeros judíos estaban en peligro, las autoridades comenzaron a estudiar una respuesta militar. No obstante, antes de poder idear un plan adecuado, los israelíes tenían que lograr una imagen detallada de la situación en Entebbe. La primera fisura se produjo cuando el 30 de junio los secuestradores liberaron a un grupo de rehenes no judíos. Después de llegar al aeropuerto de Orly (París), todos hablaron con agentes secretos en cuanto al número de terroristas, sus armas, rutina y vestuario, y el grado de implicación ugandesa. Cuando los agentes recogieron los datos, un grupo de personas formado por políticos y militares importantes, debatió la gama de posibles opciones militares. Se trataron tres estrategias de rescate principales: un lanzamiento de paracaidistas sobre el lago Victoria, seguido de un asalto desde el agua, un ataque directo desde Kenia, y un aterrizaje en Entebbe. Aunque se consideró esto último lo más factible, no se tomó ninguna decisión firme hasta disponer de más información. Se descubrió que una firma israelí había construido varias instalaciones en el aeropuerto y se enviaron agentes para «tomar prestados» los documentos. Otros hombres hicieron varias visitas a agencias de viajes y oficinas de Compañías aéreas para preguntar por vuelos regulares sobre el este de Africa. Dado que la Fuerza Aérea Israelí había ayudado a entrenar a los ugandeses, se tomó contacto con varios miembros de las misiones para lograr datos sobre el trazado de Entebbe, la situación de otros aeropuertos y el poderío de la Fuerza Aérea de Amin. A primeros de julio, los israelíes tenían una imagen detallada del aeropuerto y un plan de rescate válido. No obstante, la decisión final de realizar el rescate no se tomó hasta el 3 de julio.

Arriba izquierda, e izquierda: paracaidistas israelíes en entrenamiento.

Entebbe

Paracaidistas israelíes, julio 1976





Poco después del mediodía del 27 de junio, un grupo de terroristas alemanes y palestinos secuestraron el vuelo 139 de Air France en ruta desde Tel Aviv a París. A las 03,15 de la mañana siguiente, el avión llegaba al aeropuerto de Entebbe (Uganda). Cinco días después, más de la mitad de los pasajeros estaban aún secuestrados en la terminal vieja del aeropuerto, y una fuerza de paracaidistas israelíes de choque iba camino de Entebbe para intentar un dramático rescate.

cuando volaba de Tel Aviv a París, vía Atenas. Después del despegue, el avión fue desviado a Bengasi (Libia), donde tomó combustible, y después voló al sur, aterrizando en Entebbe a las 3,15 h del 28 de junio. El presidente de Uganda, Mariscal de Campo Idi Amín Dada, no era amigo de los israelíes y acogió a los terroristas, que utilizaron el terminal viejo del aeropuerto para retener a los rehenes. El 29 de junio, los secuestradores, organizados y apoyados por una red terrorista internacional muy desarrollada, exigieron la liberación de 53 de sus camaradas encarcelados en Israel, Francia, Alemania Occidental, Kenia y Suiza.

Inicialmente, el Gobierno israelí no quería poner en peligro las vidas de los rehenes no judíos en un intento de rescate, pero, cuando se liberó a los demás pasajeros, políticos importantes y jefes militares, incluyendo al Teniente General Mordechai Gur, al Primer Ministro Yitzak Rabin, y al Ministro de Defensa, Shimon Peres, aceptaron un plan atrevido propuesto por el General de División Dan Shomron, responsable de la infantería y de los paracaidistas. Después de un día de preparación intensiva, los equipos de asalto abandonaron la base aérea de Ophira el 3 de julio, para un viaje de 3.000 millas hasta Entebbe.

Quince minutos después que el último avión abandonase Ophira, un segundo Boeing estaba en camino hacia el sur desde una base aérea en el centro de Israel. También aterrizaría en Ophira, y después seguiría a los transportes, a tres horas de distancia por su mayor velocidad. A bordo iban el General de División Kuti Adam, otro alto oficial, y un equipo de oficiales de comunicaciones. Su misión era rodear Entebbe, proporcionando una vital red de radio entre los hombres en tierra, los planificadores en Israel y el equipo médico en el aeropuerto de Nairobi.

En las cabinas de los 4 aviones de transporte que

Ruta de los Hércules n.os 1 y 3

Ruta del Hércules n.º 4

Hércules n.º 1

23,01 Aterriza el primer avión. Bajan los hombres encargados de asegurar la pista de aterrizaje, seguidos por el grupo de asalto.

Hércules n.º 2

Después de un intervalo de varios minutos, llega el segundo avión y se despliegan más tropas.

Hércules n.º 3

El avión con fuerzas de reserva aterriza cuando se apaga el balizado de la pista principal.

Hércules n.º 4

23,08 El último Hércules aterriza. Bajan más fuerzas de reserva y el avión se dirige hacia la terminal vieja para recoger a los rehenes rescatados.

El grupo de mando y el C.G. Tac se alejan del primer avión y asumen el mando.

El grupo A recorre la pista de servicio y asalta la terminal vieja.

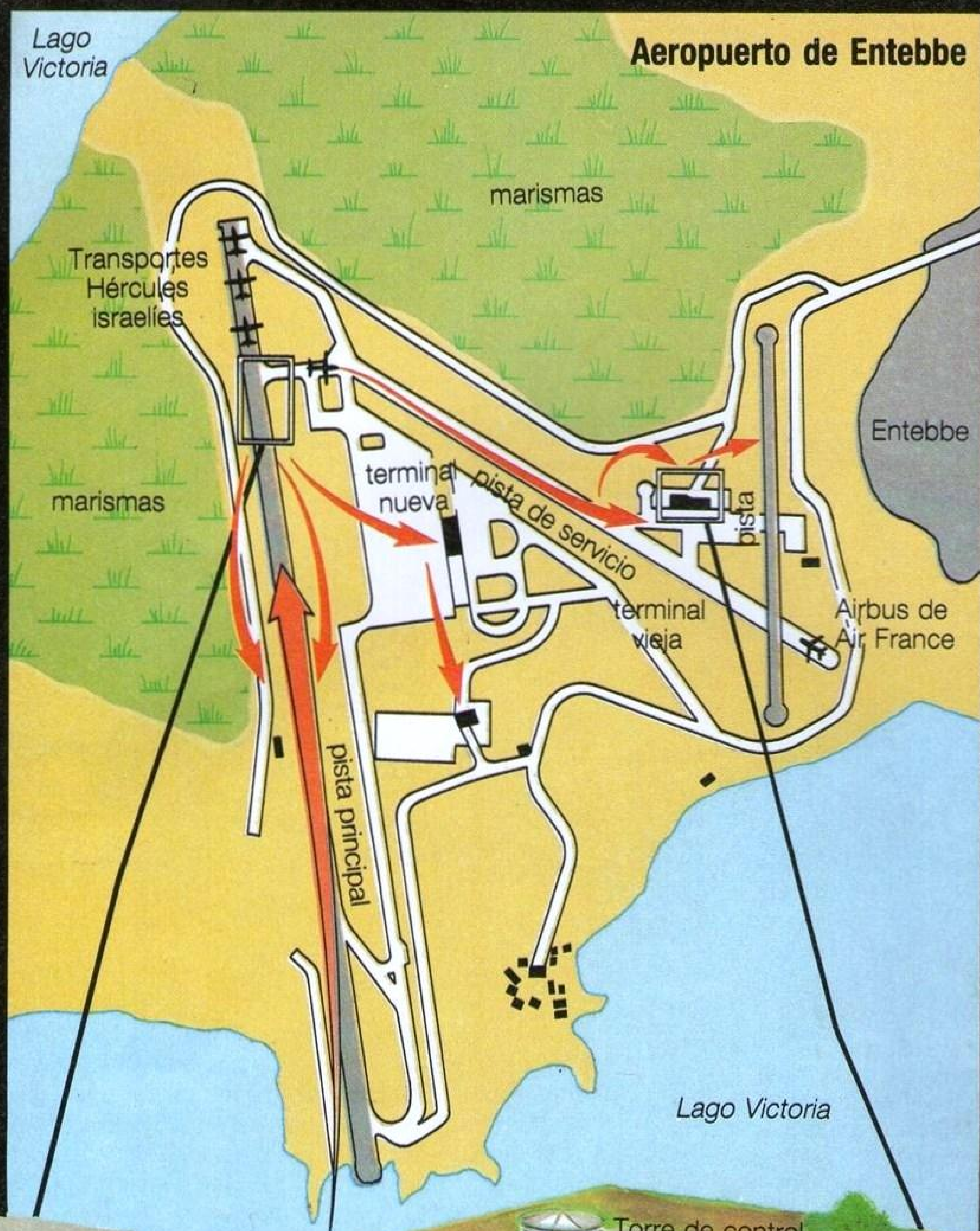
El grupo D se despliega en APCs hacia la terminal vieja.

El grupo C, fuerza de reserva, se dirige a la terminal vieja a pie para ayudar en la evacuación.

El grupo B asegura la pista principal y toma la terminal nueva y la torre de control.

Clave

- Operación Trueno
- Operación Trueno: rutas de los transportes Hércules
- Operación Trueno: rutas de los grupos de asalto
- Vuelo 139 de Air France



ahora volaban raso sobre el Golfo de Suez, por debajo del alcance de la vigilancia hostil de radar, los pilotos estaban estudiando una serie de fotografías aéreas del aeropuerto de Entebbe tomadas desde el espacio aéreo de Kenia sobre el lago Victoria. En las bodegas de los aviones, los soldados de los grupos de asalto, y los doctores y médicos que iban a tomar tierra con ellos, se tumbaban a lo largo de sus vehículos echando una cabezada de cualquier modo. Algunos de los oficiales estudiaban sus mapas y órdenes nuevamente, asegurándose que todo se aprendía de memoria.

Girando hacia el oeste, los 4 Hércules se dirigieron hacia el continente africano, sobre Etiopía. El tiempo estaba revuelto, obligando a los pilotos a desviarse hacia el norte, cerca de la frontera sudanesa. No obstante, no había temor a la detección pues era dudoso que ningún operador de radar de alerta fuese capaz de identificar los aviones como israelíes, y la tormenta haría estragos con cualquier señal de llegada a sus pantallas. Más tarde, en su acercamiento al lago Victoria, el avión rozó nubes tormentosas en una masa sólida desde el suelo hacia 12.000 metros. Nó había tiempo de dar un rodeo ni de subir, así que la penetraron. Las condiciones eran tan malas que las ventanas de cabina azuleaban con los destellos de la electricidad estática.

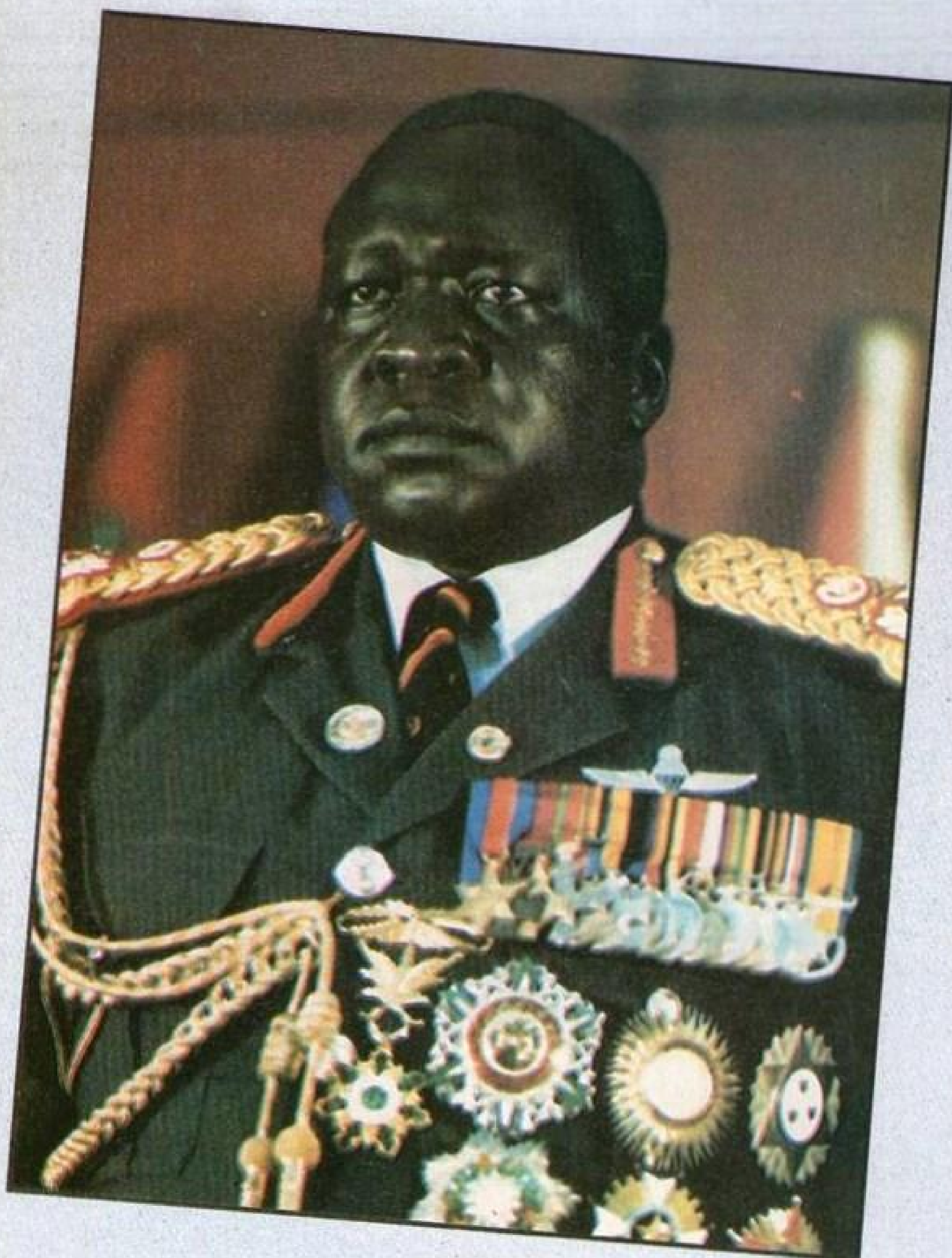
El Teniente Coronel «S» mantenía el avión de cabeza en rumbo. Su carga de 86 oficiales y soldados, y el grupo de mando del General de División Dan Shomron, con sus vehículos y material, tenían que aterrizar según un programa exacto. Los otros pilotos sólo podían desviarse un poco dentro de la tormenta durante unos pocos minutos extra.

El Teniente Coronel «S» mantuvo el avión rumbo sur, después se ladeó bruscamente para enfilar la pista principal de Entebbe desde el sudoeste. Los hombres del Teniente Coronel Jonathan «Yoni» Netanhayu, primera oleada de asalto, estaban amontonados en un Mercedes negro preparado para imitar

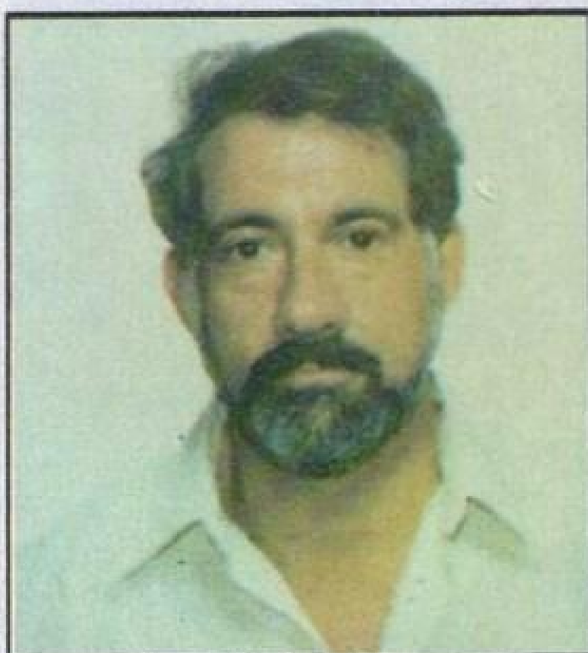
Asalto contra la terminal vieja

23,01 La fuerza de asalto se encamina hacia la terminal vieja. Cuando encuentran resistencia, los paracaidistas del Mercedes de cabeza abren fuego. Sigue el asalto. Equipos de paracaidistas entran en el edificio y detienen a los terroristas y a los soldados ugandeses.
23,04 El terminal está tomado. El 4.º Hércules se acerca y los rehenes liberados suben a bordo.
23,52 El Hércules que lleva a los rehenes despega y comienza la retirada de las fuerzas israelíes restantes, después de neutralizar a varios MIG-17.





Izquierda: el Mariscal de campo Idi Amin Dada, dictador hambriento de poder de Uganda, dio su apoyo total a los secuestradores y su intransigencia obligó al Gobierno israelí a utilizar la fuerza para asegurar el rescate de los rehenes. Irónicamente, Amin había tenido estrechos vínculos con los israelíes. En ocasiones ceremoniales, como aquí, sentía mucho orgullo en llevar las muy codiciadas alas paracaidistas israelíes encima de todas las demás condecoraciones. Arriba y arriba a la derecha: la velocidad y el engaño fueron las claves del éxito de la Operación Trueno. Jeeps fuertemente armados y un Mercedes, disfrazado como vehículo personal de Amin, se utilizaron para engañar a los guardias del aeropuerto ugandés. Debajo: el doctor Jossi Faktor, jefe del equipo médico de la operación.



al auto personal de Amin, y en dos Land-Rover. Sus motores funcionaban ya y miembros de la tripulación estaban listos para soltar los cables de sujección.

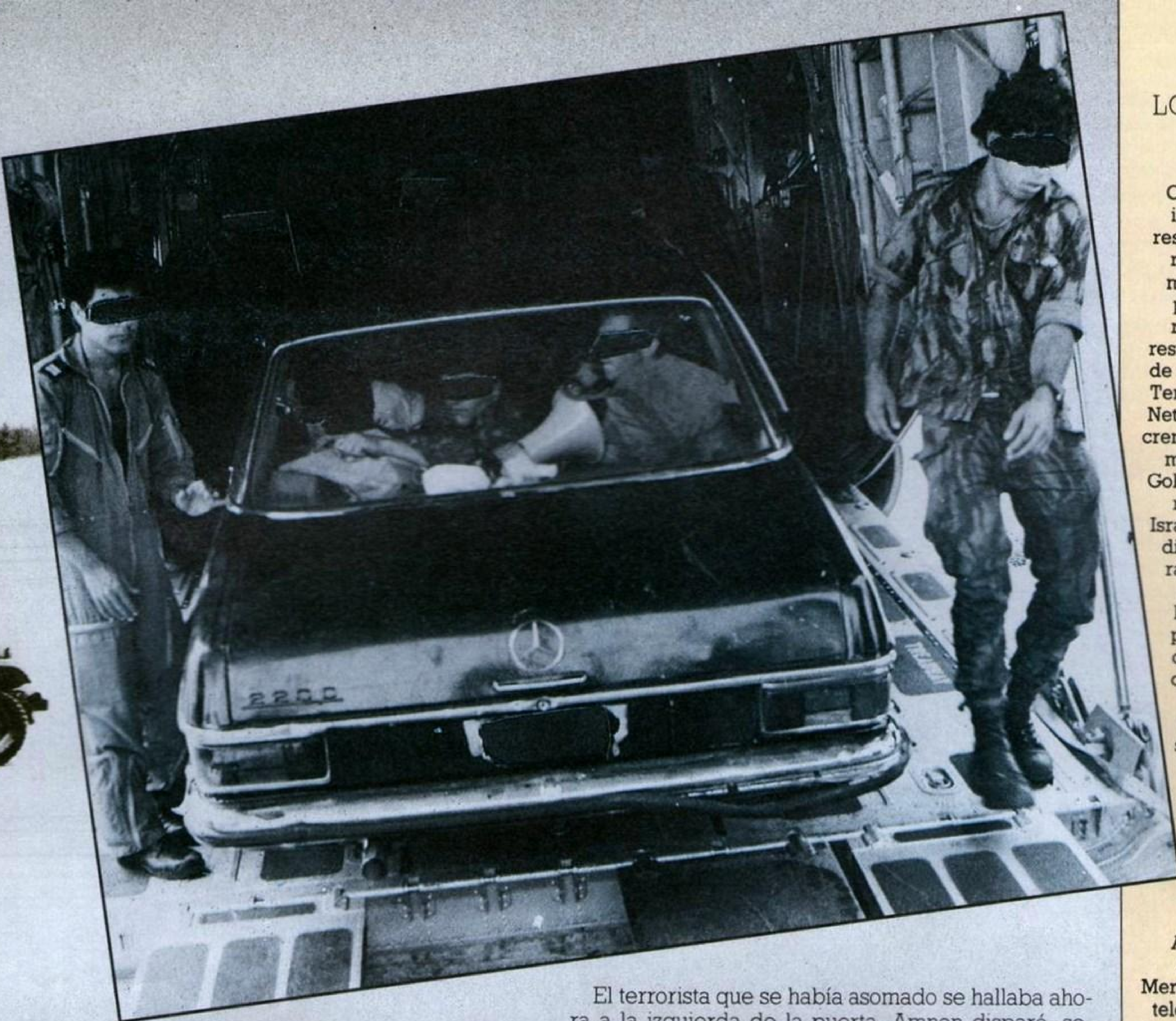
A las 23,01 h, sólo 30 segundos más tarde del horario previsto, el Teniente Coronel «S» picó para aterrizar en Entebbe tras un vuelo de carguero regular que sin saberlo realizaba su primer aterrizaje. La rampa trasera del Hércules ya estaba abierta, y los vehículos estaban en tierra y alejándose antes que el avión se parase. Un puñado de paracaidistas ya había saltado del avión para colocar balizas al lado de las de pista, en caso de que la torre de control apagase éstas últimas.

El Mercedes y su escolta se dirigió por la vía que llevaba al viejo terminal del aeropuerto, a la mayor velocidad posible, dando la apariencia de un séquito de alto funcionario. Al acercarse a la pista alquitranada delante del edificio, dos centinelas ugandeses se encararon a los vehículos que llegaban, apuntaron sus armas y dieron orden de parar. No había elección ni tiempo para argumentar. Los primeros disparos desde el Mercedes fueron de armas con silenciador. Un ugandés cayó y el otro corrió en dirección a la vieja torre de control. El ugandés caído buscaba su arma. Un paracaidista respondió con una ráfaga. Muki, el lugarteniente de Netanhayu, y su grupo, saltaron fuera del auto y corrieron los últimos metros por la acera delante del edificio. La primera entrada había quedado bloqueada. Sin esperar un momento, los paracaidistas corrieron a la segunda puerta.

Después de hablarlo con Netanhayu, Muki había decidido incumplir una norma fundamental de las FDI. Los oficiales jóvenes dirigen, por lo general, la primera oleada de un asalto, pero Muki consideró

AYUDA MEDICA

El oficial a cargo del equipo de apoyo médico, Dr. Jossi Faktor, recuerda su participación en la operación de Entebbe:
«Además de nuestro material médico habitual, llevábamos (en el Hércules) montones de “sábanas espaciales” (hojas de aluminio utilizadas para cauterizar heridas) y muchas bolsas de leche. Ambas cosas fueron útiles: las primeras se utilizaron para cubrir a los rehenes y a la tripulación de Air France que tenían ropa insuficiente, y las bolsas se utilizaron como sacos.
»Al ser el último Hércules en aterrizar en Entebbe y el primero en despegar, pasamos



importante estar delante, caso de que se necesitase tomar decisiones rápidas sobre cambios en el plan. Corriendo rápidamente por la acera, le disparó un ugandés. Muki respondió, matándole. Un terrorista salió de la puerta principal del viejo terminal para ver qué pasaba, y rápidamente se volvió a meter dentro.

Muki descubrió entonces que el cargador de su arma estaba vacío. El procedimiento normal habría sido echarse a un lado y dejar que otra persona se pusiese al frente. Decidió lo contrario, y cambió los cargadores a tientas sobre la marcha. El joven oficial detrás de él, al darse cuenta de lo que ocurría, se puso a su lado. Ambos y otro paracaidista llegaron juntos a la puerta —Amnon, el joven Teniente, a la izquierda; Muki, en el centro, y el paracaidista, a la derecha.

El terrorista que se había asomado se hallaba ahora a la izquierda de la puerta. Amnon disparó, seguido por Muki. Un terrorista cruzó el lugar y disparó a los rehenes tumbados alrededor de él, la mayoría de los cuales había estado intentando dormir un poco. Muki lo eliminó con dos disparos. A la derecha, otro de los secuestradores logró lanzar unas ráfagas a los intrusos, pero disparó alto, dando en una ventana y cayendo cristales dentro del lugar. El paracaidista apuntó y disparó. Mientras, Amnon identificó a una terrorista a la izquierda de la entrada, y disparó.

Al fondo, un megáfono decía en hebreo e inglés: «Somos de las FDI. No se muevan». De un colchón cercano, un joven saltó hacia el trío de la entrada y fue neutralizado por una ráfaga. El hombre era un rehén perplejo. Los hombres de Muki avanzaron separados por el lugar y por el pasillo hasta el lavabo, pero ya no había resistencia.

El segundo grupo de asalto, mientras, había corrido pasando por otra puerta a un vestíbulo donde los terroristas sin tarea pasaban su tiempo. Dos hombres vestidos de civiles caminaron tranquilamente hacia ellos. Suponiendo que eran rehenes, los soldados dejaron de disparar. De repente, uno de los hombres levantó su mano y lanzó una granada. Los soldados se tumbaron en tierra. Una ráfaga de metralleta liquidó a sus enemigos y la granada explotó sin causar daños.

El tercer grupo de Netanhayu de los Land Rover silenció a los soldados ugandeses situados cerca de las ventanas del piso superior. Escaleras arriba, encontraron a dos soldados, uno de ellos abrió fuego. Los paracaidistas les mataron.

Mientras sus hombres se movían por el vestíbulo, tranquilizando a los rehenes aturdidos y atendiendo a los heridos, Muki fue llamado al exterior. Allí encontró a un doctor curando a su oficial superior. Ne-

menos de una hora en tierra. Durante el vuelo hasta Nairobi estuvimos valorando y estabilizando la condición física de los soldados y rehenes heridos. Sin embargo, nuestros desesperados intentos de resucitar a "Yoni" no sirvieron de nada.

»En Nairobi, nos vimos ante la difícil decisión de dejar algunos de los más gravemente heridos pues necesitaban hospitalización inmediata. Después de repostar, despegamos camino de casa, sin incidentes en el viaje. Los rehenes estaban abrumados y tensos. Los soldados, emocionalmente agotados. Aún así, sólo unos pocos resistieron después de 36 horas sin dormir. Lo demás es ya historia.»

LOS HOMBRES DE ENTEBBE

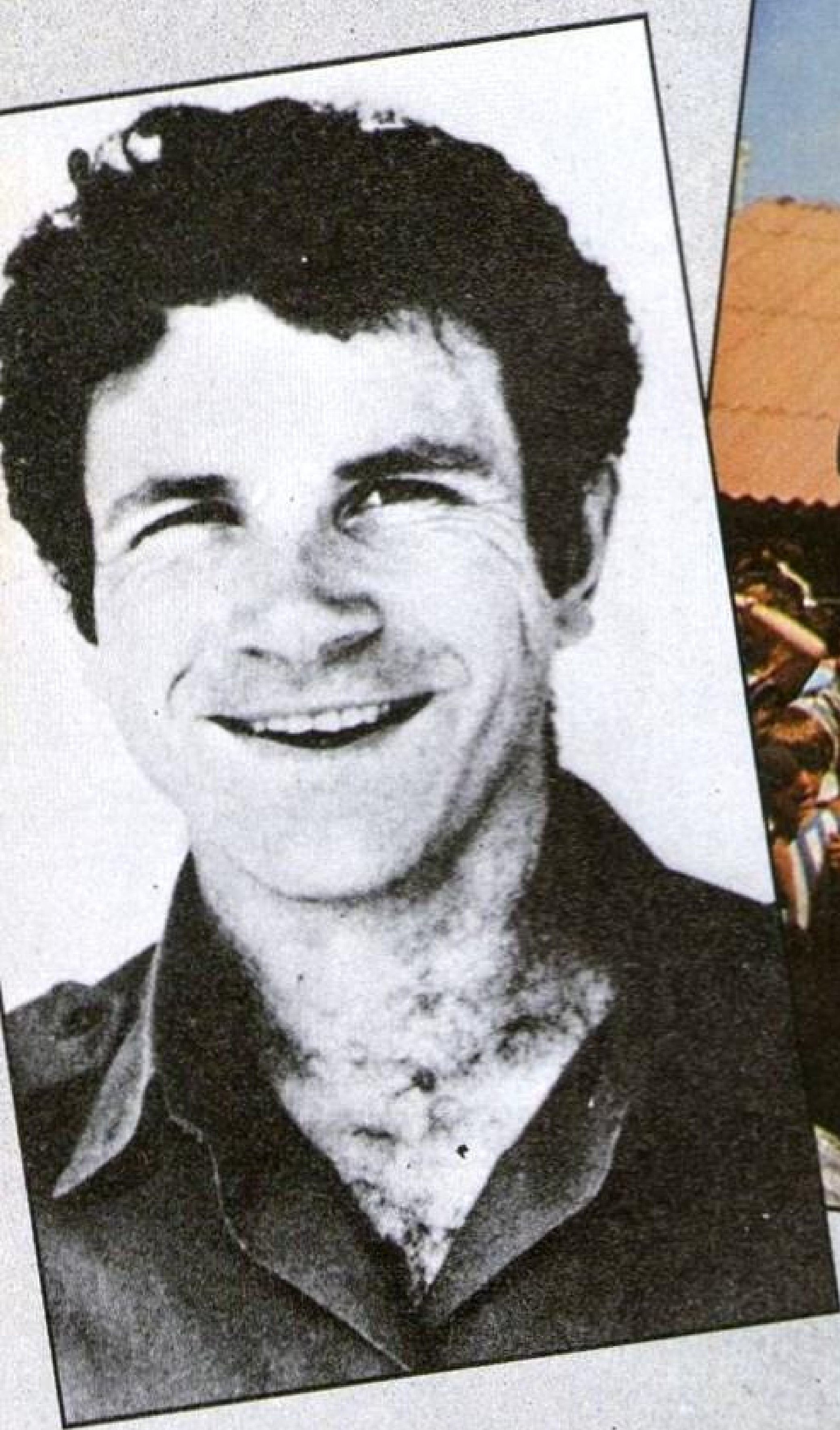
Cuando las autoridades israelíes estudiaban su respuesta a la crisis de los rehenes, altos oficiales militares comenzaron a preparar fuerzas para realizar una misión de rescate. En secreto, grupos de asalto mandados por el Teniente Coronel Jonathan Netanhayu, formados por la crema de los paracaidistas y miembros de la Brigada Golani, se reunieron en una remota base aérea de Israel. Basados en los datos disponibles, se construyó rápidamente una réplica del terminal viejo de Entebbe y los hombres practicaron sus técnicas de asalto bajo la mirada crítica de Netanhayu. No obstante, debido al trazado del aeropuerto, se hizo evidente que era indispensable un modo más rápido de llegar a la terminal. El problema lo resolvió el lugarteniente de Netanhayu, que recordó que altos oficiales ugandeses, y Amin mismo, viajaban siempre en turismos Mercedes negros. Un rápido telefonazo, y un Mercedes se puso en camino hacia la base. Cuando los grupos de asalto estuvieron listos, altos oficiales de la F. A. israelí seleccionaron a los pilotos y tripulaciones para llevar a los hombres de Netanhayu a Entebbe. La distancia no era problema, pues los Hércules volaban regularmente a Uganda. Sin embargo, hubo dificultades para aterrizar de noche y se ordenó a las tripulaciones que practicasen el aterrizaje en la oscuridad. Después de varias sesiones en una remota pista de Israel, los altos oficiales designados para supervisar el entrenamiento de la incursión se convencieron de que los hombres estaban a la altura de la misión. Inseguros en cuanto al estado físico de los rehenes, los israelíes tomaron también medidas para que un equipo médico acompañase a la fuerza de asalto. En los días previos a la incursión, tanto doctores reservistas como en servicio quedaron en estado de alerta y se equipó un Boeing como hospital. Aunque con menos de una semana para prepararse, todos los elementos de la operación estaban listos para entrar en acción el 3 de julio.

tanhayu había permanecido fuera del edificio para supervisar los tres grupos de asalto y una bala desde la parte alta de la vieja torre de control le había herido en la espalda. Mientras sus soldados silenciaban el fuego, fue llevado a la protección de un muro voladizo en la acera.

El asalto a la vieja terminal se realizó en 3 minutos después del aterrizaje del primer avión. Ahora, en rápida sucesión, los otros tres tomaron tierra en Entebbe. A las 23,08 h, toda la fuerza expedicionaria estaba en tierra. Las luces de pista se apagaron cuando aterrizó el tercer avión, pero no importaba, pues las balizas israelíes respondieron bastante bien.

Con precisión relojera, salieron de la rampa del segundo avión para tomar posiciones delante y detrás del terminal viejo, mientras que infantes del primer y tercer aviones corrieron para asegurar todas las vías de acceso al aeropuerto y apoderarse de la terminal y de la torre de control nuevas. La torre era vital para la evacuación segura de los rehenes y de











Arriba: después de su triunfal retorno a Israel el 4 de julio, los equipos de asalto recibieron el agradecimiento de la nación, del General de División Dan Shromron, responsable de los paracaidistas y de la infantería (de pie, tercero por la izquierda), y del Ministro de Defensa, Shimon Peres (de pie, a la izquierda). Izquierda: escenas de júbilo en el aeropuerto de Lod. Las celebraciones se vieron entristecidas sólo por la lamentable pérdida del Teniente Coronel Jonathan «Yoni» Netanhayu (extrema izquierda), muerto durante los combates en la vieja terminal de Entebbe. Debajo: uno de los Hércules de la Fuerza Aérea Israelí se detiene en un aeródromo remoto.

sus salvadores. En una breve incursión a la terminal nueva, el sargento Hershko Surin cayó herido. El cuarto avión se situó en una posición cerca del terminal viejo para recoger a los rehenes. Los motores zumbaban. Un grupo de técnicos aeronáuticos trabajaba ya para trasvasar el valioso queroseno de Amin a los despósitos del avión de cabeza, un proceso que duraría más de 1 hora.

Mientras, según lo planeado, el Boeing sanitario había aterrizado en Nairobi, a las 22,05 h. El General Benny Peled transmitía al Teniente Coronel «S» que era posible tomar combustible en la capital de Kenia. Incapaz de reunir a Shomon en el radio operacional e incómodo por la situación en tierra —los ugandeses disparaban balas trazadoras al azar, mientras que los aviones con los motores en marcha eran vulnerables en los depósitos de combustible— decidió aprovechar la opción de Nairobi.

Muki radió a Shomron para informar que el edificio y los alrededores estaban asegurados y que Netanhayu había sido alcanzado. Aunque disponían de tiempo, no había que esperar más (posiblemente permitiendo a los ugandeses traer refuerzos). Se ordenó al cuarto Hércules acercarse al terminal viejo. Los hombres de Muki y los demás que rodeaban el edificio entraron en dos filas por la rampa del avión. No había que permitir que un rehén asustado pudiese andar de noche o chocar con los motores de los aviones.

Como los rehenes se rezagaban, los cabezas de cada familia se detenían en la rampa y pedían que se comprobase que todos sus familiares estaban allí. Al Capitán Bacos, piloto civil del vuelo 139, se le pidió hacer lo mismo por su familia, la tripulación de su avión. Detrás de ellos, el terminal viejo estaba vacío, a excepción de los cuerpos de 6 terroristas, entre ellos Gabriele Kröcher-Tiedemann y un hombre rubio, Wilfried Böse, ambos miembros de la banda Baader-Meinhof. Otros 7 terroristas, que estaban en Entebbe para recoger a los rehenes cuando llegasen, también murieron.

En 7 minutos se recogió a todas las personas, mientras que un camión especial cargó a los muertos y heridos, incluyendo a Netanhayu. Los paracaidistas hicieron una última inspección del edificio principal, y después indicaron a la tripulación que cerrase y despegase. A las 23,52 h, el avión volaba hacia Nairobi. Dentro, los doctores trabajaban en 7 rehenes heridos. Dos habían muerto durante el rescate y un tercero, Dora Bloch, que pasó a un hospital de Kampala antes de la incursión, fue asesinada más tarde.

En el otro extremo del aeropuerto, un grupo de infantes lanzó ráfagas de ametralladora sobre 7 MIG de la F. A. ugandesa. No había que permitir a los pilotos ugandeses que les persiguiesen. Los paracaidistas cargaron de nuevo sus vehículos y su material. Hecho su trabajo, volaban a las 0,12 h en el cuarto avión.

Los agotados tripulantes en la carlinga se asombraron al ver gente en las calles saludando y aplaudiendo

Treinta minutos después de la partida final, el Boeing de comunicaciones y el primer Hércules aterrizaban en Nairobi e iban hacia los depósitos de combustible en una esquina tranquila del aeropuerto. El Sargento Hershko, que estaba gravemente herido, pasó al Boeing hospital. Dos rehenes cuyas heridas requerían atención inmediata en un hospital adecuado, pasaron a una furgoneta y fueron a Nairobi. A las 2,04 h, los pasajeros restantes y la tripulación del vuelo 139 volaban camino de casa. En el avión del Teniente Coronel «S», los paracaidistas estaban sumidos en sus pensamientos particulares. Pese a todos los esfuerzos de los doctores, Netanhayu había muerto. La misión se rebautizó más tarde Operación Jonathan en memoria suya.

A primera hora de la mañana, el Hércules de cabeza volaba bajo sobre Eilat, en el extremo sur de Israel. La tripulación cansada de la cabina se asombró al ver gente en las calles saludando y aplaudiendo. El avión aterrizó en una base aérea del centro de Israel. Aquí, los rehenes comieron y pudieron relajarse. Los heridos pasaron al hospital, y los psicólogos ayudaban a los necesitados.

En una esquina del mismo aeropuerto, los 3 grupos de combate descargaron sus vehículos y su material. Volverían a sus bases, apenas conscientes del entusiasmo en Israel por su hazaña.

Era mediodía cuando un transporte Hércules de la F. A. israelí aterrizó en el aeropuerto de Lod, en las afueras de Tel Aviv, se detuvo y bajó su rampa trasera para soltar su carga de hombres, mujeres y niños en los brazos extendidos de sus familiares y amigos, observados por miles de personas. El sufrimiento se acabó.

Con el rescate de los rehenes, los israelíes habían demostrado al resto del mundo que se podía combatir y derrotar al terrorismo mediante la aplicación clínica de fuerza controlada.



WILD WEASELS

En sus Thunderchiefs F-105, los pilotos del 44.° Escuadrón de Combate Táctico realizaron algunas de las misiones más peligrosas ejecutadas por la F. A. estadounidense en Vietnam

La operación «Rolling Thunder», ofensiva de bombardeo de la USAF contra Vietnam del Norte desde 1965 hasta 1968, se realizó ante una amenaza creciente de los sistemas antiaéreos nordvietnamitas. Inicialmente, la oposición fue débil pero para finales de 1967, Vietnam del Norte había desplegado un total de más de 6.500 cañones antiaéreos (AA), con calibres desde 37 mm hasta 100 mm, unos 200 emplazamientos de misiles tierra-aire SA-2 Guideline y 40 aviones interceptores. Los AA y los cazas podían



neutralizarse con métodos tradicionales, asignando aviones supresores de fuego antiaéreo para acompañar a la fuerza de bombardeo y ofreciendo una escolta de cazas con superioridad aérea. Esto último había resultado ser particularmente eficaz, como lo demostró la disminución de la fuerza interceptora nordvietnamita desde casi 100 aviones en la primavera de 1967 a menos de la mitad a finales de año. No obstante, los SAM eran un sistema de defensa aérea comparativamente nuevo que exigía contramedidas innovadoras.

Se descubrió que se podía neutralizar a los SA-2 interfiriendo sus radares de guía e incluso, bajo ciertas condiciones, superados en vuelo, pero el método más seguro era atacar y destruir los misiles en sus lanzadores antes que se disparasen contra los aviones estadounidenses. Esta misión de supresión de defensas, llamada «Iron Hand», fue la tarea de los pilotos «Wild Weasel» «Comadreja salvaje» con F-105 Thunderchiefs, o «Thuds», como se apodaban invariablemente en el sudeste asiático. «Tenían el trabajo más exigente y más peligroso», pensó el jefe de la 7.ª F. A., General William Momyer. «Estos vuelos eran los primeros en la zona de blanco y los últimos». Además, en el otoño de 1967, cuando se había neutralizado la amenaza de los interceptores enemigos, aumentó la de los SAM. En esta fase crucial de la guerra aérea, el 44.° Escuadrón de Combate Táctico (44.° TFS), apodado los «Vampires», se convirtió en la Unidad de «Comadrejas Salvajes» de la 388.ª Ala de Combate Táctica destinada en la base aérea de Korat (Tailandia).

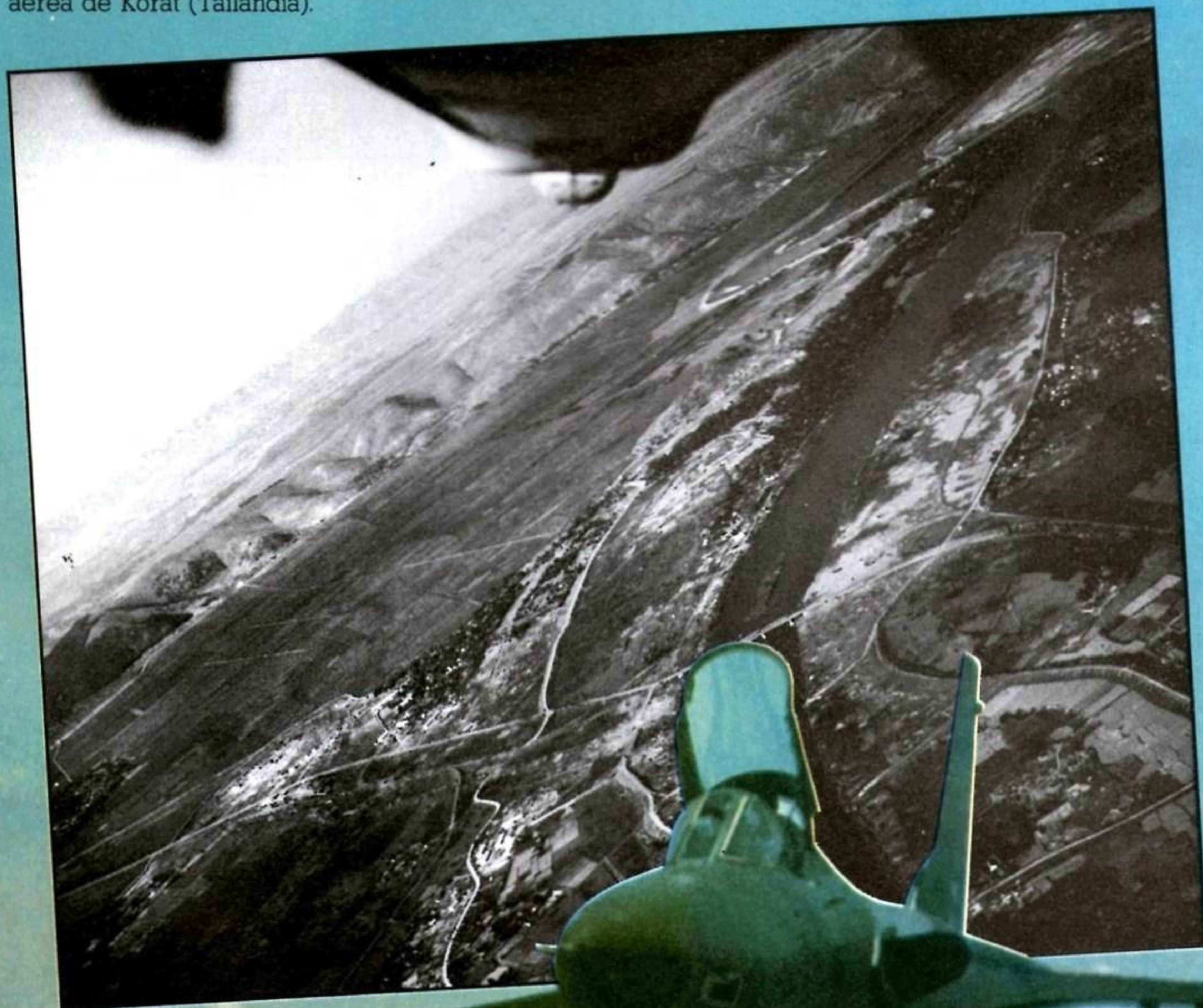
En diciembre de 1964, el 44.° TFS se convirtió en uno de los primeros escuadrones Thunderchief USAF implicados en la guerra en el sudeste asiático, cuando seis de sus F-105 se desplegaron desde Okinawa hasta Da Nang (República de Vietnam). El día de Navidad, el destacamento realizó su primera misión de combate, un ataque de bombardeo en picado contra los cuarteles del ejército nordvietnamita en Tchepone (Laos). Siguió otra misión de mayor escala el 13 de enero de 1965, siendo el blanco un puente en Ban Ken (Laos), que se había considerado un punto clave de la red de comunicaciones entre el norte y el sur de Vietnam a través de territorio claramente neutral, que los estadounidenses iban a conocer como la pista Ho Chi Minh. Dieciséis F-105 tomados del 44.° TFS y del 67.° TFS formaron la fuerza de bombardeo. Les acompañaban ocho F-100 armados con bombas de racimo para supresión del fuego antiaéreo, un RF-101 Voodoo como guía y otro para lograr fotos de reconocimiento posteriores.

Los primeros ocho F-105, armados con bombas de 750 libras, lograron romper el puente. En consecuencia, los siguientes 8 Thuds, con bombas y dos misiles aire-tierra AGM-12B Bullpup, orientaron su ataque a los emplazamientos AA del enemigo que los F-100 no habían logrado silenciar por completo. Esto resultó ser un error táctico. Cada avión necesitó dar, al menos, 3 pasadas para soltar su carga y, además, tuvo que bajar al alcance mortal del fuego AA para guiar sus misiles a los blancos. Como con-



44.° TFS, USAF

La historia del 44.° Escuadrón de Combate Táctico (44.° TFS) comenzó en enero de 1941 cuando el 44.° Escuadrón de Caza se preparó como parte del 18.° Grupo de Caza. Utilizando Curtiss P-40 desde Bellows Fields, Hawai, la unidad sufrió considerables pérdidas durante el ataque japonés a Pearl Harbor. Rebautizado como 44.° Escuadrón de Combate, comenzó a actuar desde Guadalcanal, Islas Salomón, a finales de 1942. En 1944, el escuadrón recibió P-38 Lightnings y pasó a Filipinas en 1945. Terminada la guerra, el 44.° Escuadrón de Combate permaneció en Filipinas como parte del 18.° Grupo de Combate, utilizando el P-51 Mustang, el P-47 Thunderbolt y su primer avión a reacción, el F-80 Shooting Star. En 1954, el escuadrón pasó a utilizar F-86 Sabres, trasladándose con ellos a la base de Kadena, Okinawa, al año siguiente. En 1957 se recibieron los F-100 Super Sabres, y en 1963, la unidad, designada por entonces el 44.° TFS, parte del 18.° Ala de Combate Táctica (TFW) se reequipó con F-105 Thunderchiefs. Después de la guerra de Vietnam, los Vampires pasaron al 18.° TFW en Kadena, Okinawa, para manejar F4-D Phantoms. En 1980 recibieron cazas F-15 Eagle, que hoy día llevan orgullosamente la insignia del vampiro de la unidad (arriba).



Extremo izquierda superior: tripulaciones de F-105 del 44.° TFS posan para la cámara delante de la insignia del vampiro distintiva del escuadrón, en la base aérea de Korat, en abril de 1967. Izquierda: una fila de F-105 Thunderchiefs del 44.° TFS en Korat. Izquierda, arriba: vista desde un Thunderchief de un puente alcanzado en Vietnam del Norte.

THUNDERCHIEF

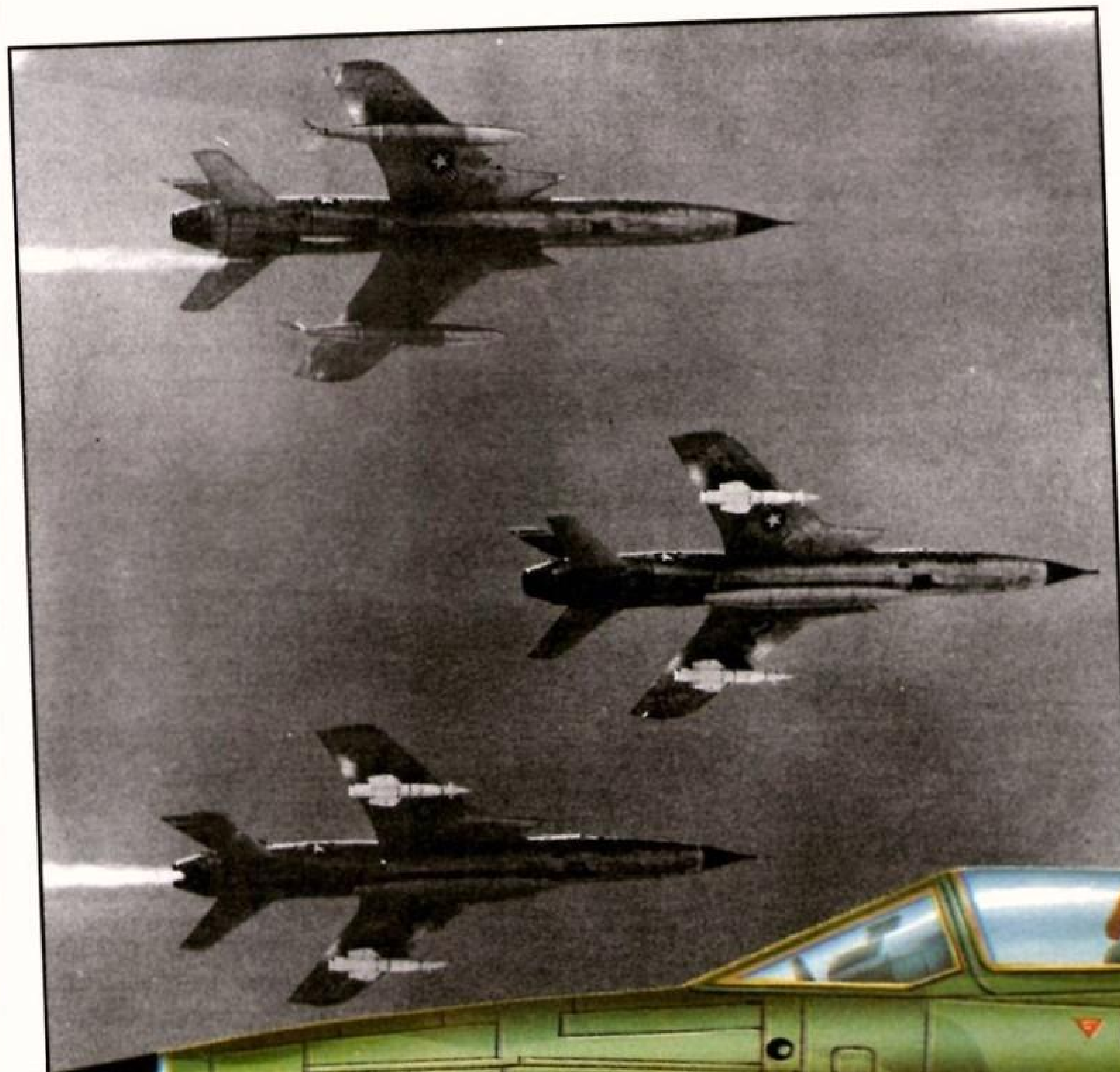
El último modelo construido por Republic antes que la empresa pasase a formar parte de Fairchild Hiller, el F-105 Thunderchief, estaba ya en el tablero de dibujo cuando su predecesor, el F-84F Thunderstreak, entró en servicio en 1954. El F-105 era un avión ambicioso y complejo. Tenía más de 65.000 piezas y se emplearon en su creación más de 5 millones de horas/hombre en ingeniería. En compensación, marcó pautas de rendimiento, pertrechos y capacidad electrónica, y adaptabilidad a misiones, aspectos que sólo se mejorarían a finales de los años setenta. El Thunderchief prototipo, impulsado por un motor Pratt & Whitney J57-25, voló el 22 de octubre de 1955 y superó el Mach 1. La norma para modelar el avión a fin de lograr una mínima resistencia transónica o supersónica se aplicó entonces al F-105, y una nueva versión, con un motor J75-P-3, voló el 26 de mayo de 1956 y logró Mach 2. En servicio como F-105B, esta versión fue superada por el F-105D en 1959, ahora con el nuevo turbojet Prat & Whitney J75-P-19W. Después de 1966, casi todos los F-105D de la USAF realizaban misiones de combate sobre Vietnam. Provistos de 17 puntos de anclaje, podían llevar virtualmente todo arma aire-tierra estratégica. A estos aviones se sumaron más tarde los F-105F biplazas preparados como plataformas de guerra electrónica Wild Weasel y con el nuevo sistema computerizado de control de disparo Thunderstick. El F-105 tuvo un papel importante en combates aéreos sobre Vietnam del Norte y sólo el tener que estar constantemente en primera línea hizo que fueran retirados en 1970.

secuencia, un F-105 fue alcanzado y otros 4 dañados inútilmente, pues ya se había destruido el puente. Aún así, el mayor error de la misión no lo cometieron los pilotos Thud, cuyo único error había sido un exceso loable de entusiasmo, sino los responsables. Esto se vio tres días después, cuando los nordvietnamitas convirtieron la cresta de un embalse aguas arriba del puente de Ban Ken, en una vía alternativa, anulando así completamente los resultados del bombardeo.

El 44.° TFS permaneció en el escenario de combate en misión temporal hasta mayo de 1965, pasando de Da Nang a la base aérea de Korat (Tailandia). Una de sus misiones más memorables durante esta época fue el ataque al puente de Thanh Hoa (Annam) (Vietnam del Norte) el 3 de abril de 1965. Esta enorme estructura sobre el río Song Ma, se conocía en vietnamita como Ham Rung (Mandíbula de Dragón). La fuerza de ataque de 79 aviones estaba mandada por el Teniente Coronel Robinson Risner, del 67.° TFS, e incluía 46 F-105 armados con bombas de 750 libras y misiles Bullpup. Los aviones con misiles llegaron primero a la zona, teniendo que dar cada Thud dos pasadas, ya que había que guiar a los Bullpup individualmente.

El piloto n.° 3 del tercer grupo, Capitán Bill Mayerholt, del 44.° TFS, se sorprendió al ver que el puente estaba aún intacto cuando guiaba su primer misil al blanco. No obstante, después de observar el estallido de las 250 libras de explosivo del Bullpup contra la superestructura del puente y sin más daños que chamuscar el acero y el hormigón, no siguió cavilando. Era como disparar balines de escopeta contra un tanque Sherman, pensó más tarde. En total, se habían lanzado 32 misiles y 120 bombas contra el puente y la mayoría habían acertado, pero el puente seguía en pie. Sólo cuando se utilizaron bombas guiadas por láser, durante la campaña Linebacker I, en la primavera de 1972, los pilotos americanos lograron dañar esta formidable estructura.

En mayo de 1965, terminó la fase de misión temporal del 44.° TFS en el sudeste asiático y hasta abril de 1967 no volvió la unidad al combate. El escuadrón se asignó entonces a la 388.ª Ala de Caza Táctica en Korat, y durante el semestre siguiente se utilizó para bombardeo táctico contra objetivos en Vietnam del Norte. Los interceptores enemigos actuaron mucho durante esta época, y el 13 de mayo, uno de los pilotos del 44.° TFS derribó un MIG. El Comandante Maurice E. Seaver Jr. había lanzado su bomba contra los barracones militares en Vinh Yen, cuando vio a un MIG-17, a 1.000 pies delante de él, en la posición de las 10 horas. Persiguiéndole, Seaver abrió fuego con su cañón Vulcan de 20 mm. El piloto nordvietnamita no le había descubierto y no huyó. El fuego de Seaver tuvo efecto inmediato. El caza nordvietnamita se echó bruscamente a la derecha y su ala estalló. En total, el combate había du-





Izquierda: un vuelo de F-105 Thunderchiefs ruge camino de la acción contra un puente del ferrocarril nordvietnamita en 1965. Los pertrechos en el avión incluyen bombas convencionales y misiles Bullpup aire-tierra AGM-12. Debajo: El Princess Cheri, un F-105D del 44.° TFS. El F-105D fue la versión monoplaza definitiva del Thunderchief y se fabricaron más de 600 unidades de este modelo. El F-105D podía transportar una amplia gama de pertrechos, incluyendo bombas, misiles, minas, napalm y cohetes. Estaba asimismo armado con un cañón giratorio de seis tubos de 20 mm M-61, montado en el morro.



rado 90 segundos. Había sido un día magnífico para los pilotos de caza USAF, con un total de siete MIG-17 derribados, cinco de ellos por pilotos Thud. Aunque el F-105 no se había diseñado para combate caza con caza, demostró a menudo ser un peligroso adversario, y los Thuds derribaron 25 cazas nordvietnamitas durante la guerra.

En octubre de 1967, el 44.° TFS terminó las misiones «Wild Weasel» «Comadreja Salvaje» de toda la 388.ª TFW, adoptando el apodo «Vampires», que también se usó como indicativo de radio. Volaban la versión biplaza F-105F del Thud, que se había modificado especialmente para la tarea de supresión de defensas. Se colocaron receptores de aviso y busca de radar, que permitían al avión detectar las emisiones de radar de los puntos de SA-2 y determinar su posición de modo que pudiese atacarse.

Era tarea del acompañante del F-105 (oficialmente llamado el oficial de guerra de electrónica, pero conocido más generalmente como «el oso») manejar este material y dirigir a su piloto a un ataque. Los puntos SAM podían neutralizarse desde lejos, lanzando misiles antirradiación AGM-454 Shrike contra sus radares. Por otra parte, los Comadrejas Salvajes podían lanzar un ataque directo sobre todo el emplazamiento, utilizando bombas de caída libre y fuego de cañón. A menudo, la mera amenaza de un Comadreja Salvaje con un Shrike era suficiente para hacer que las dotaciones de los misiles nordvietnamitas desconectasen sus radares. No obstante, recientemente se había introducido un dispositivo de rastreo óptico para el SA-2 como una contramedida parcialmente eficaz de la táctica Shrike de los Comadrejas Salvajes.

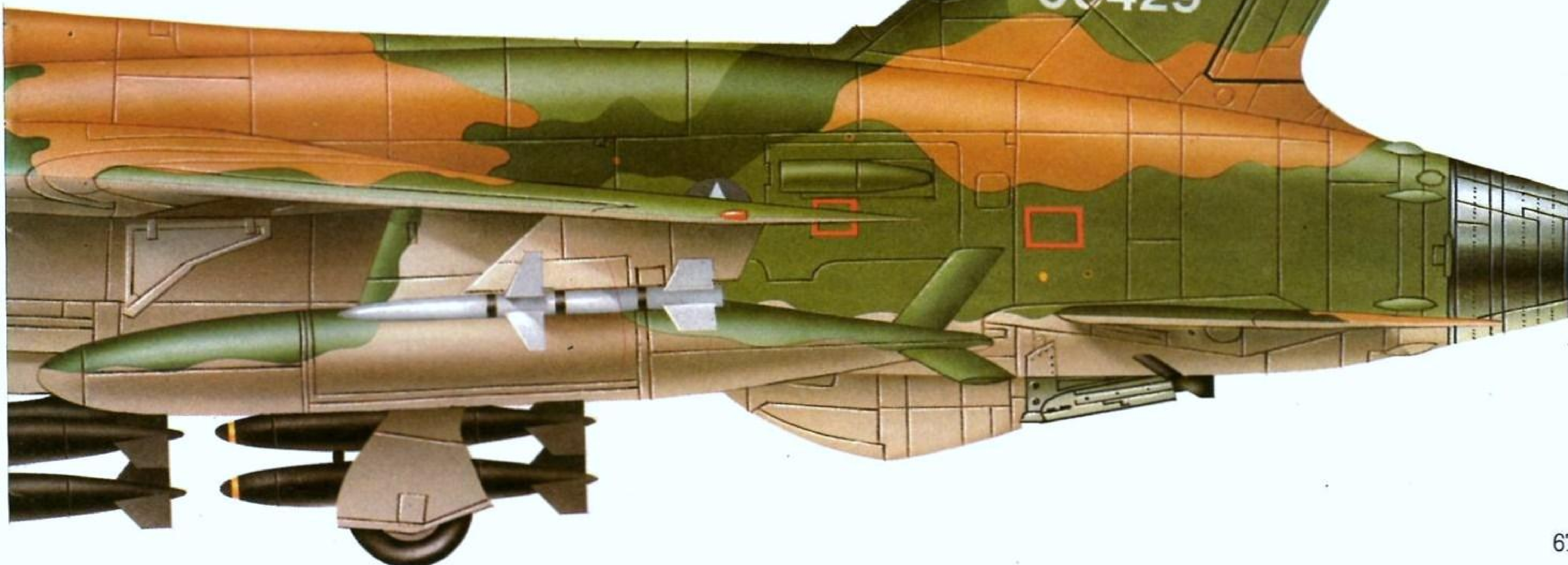
El Capitán Don Carson ha escrito un relato gráfico de una de las misiones Iron Hand del 44.° TFS sobre Vietnam del Norte:

«SAMs en dos y cinco... cañones en tres», me dice mi oso, Don Brian, fríamente por el intercomunicador, indicándome dónde está la amenaza.

Enciendo el motor auxiliar y nuestra velocidad alcanza los 600 nudos. Giro hacia el punto SAM, que busca mi grupo de 4 Comadrejas con su radar. Tenemos la luz verde en los botones de disparo de armas exteriores, indicando que, cuando estemos en

Debajo: el piloto del US Thunderchief, Clarence H. Hoggard, del 44.° TFS, se prepara para salir de la cabina del Princess Cheri después de una misión sobre Vietnam del Norte en julio de 1967. Para 1967, Hoggard había realizado más de 100 misiones con el Princess.





Debajo: un F-105G, biplaza variante del Thunderchief, en una misión «Mano de Hierro» anti-SAM sobre Laos en diciembre de 1972. El avión lleva dos tipos de misiles antirradiación: la parte externa lleva un Shrike AGM-45 y la interior lleva el, mayor, ARM Standard AGM-78.

posición, estamos listos para disparar nuestros misiles antirradiación AGM-45 Shrike.

SAMs a las 12 h... tres campanero». Mi oso tiene ahora la batería SAM en mira y señales muy claras en su indicador. Presionamos, alzamos nuestro F-105 correctamente y soltamos un par de Shrikes justo cuando el punto SAM dispara contra nosotros. Mi piel se pone de gallina con el sonido de serpiente de cascabel en mi casco y el destello de la luz de aviso me dice que esta vez acertamos.

Lanzamiento válido... 12 h», grita mi oso. «Vampires... bajamos», digo a mi grupo cuando pico y descargo. «Bajando», es la típica maniobra Comadreja Salvaje de picar rápidamente a tumba abierta y lograr velocidad para evitar a los SAM.

Veo nubes de polvo y SA-2 subiendo. Nuestros Shrikes van aún directamente hacia el radar. De repente, sin embargo, los SAM parecen extraviarse y pasan muy encima de nosotros. Esto significa que el radar se había desconectado esperando despistar a nuestros Shrikes, pero no resulta. Nuestros Shrikes dan en el radar y sube polvo y humo que marcan claramente la zona tocada.»

Ignorando el fuego antiaéreo circundante al punto SAM, el grupo de Carson terminó su destrucción bombardeando, antes de salir de la zona para encontrarse con una cisterna y poder volver a Korat.

Además de controlar los vuelos Comadreja Salvaje, el 44.° TFS era responsable de los Raiders de Ryan, una selecta fuerza de seis F-105F transformados según el proyecto «Commando Nail» en aviones especializados en bombardeo nocturno para misiones sobre Vietnam del Norte. Los radares de a bordo se modificaron para dar una imagen aumentada del terreno, siendo de mayor definición que la lograda con el material normal. Usando esta información, el acompañante podía dirigir a su piloto en un bombardeo a ciegas contra objetivos con un buen retorno de radar. Los circuitos de armas de los F-105F Commando Nail se habían modificado para permitir al acompañante soltar la carga de bombas, tarea del piloto en el avión normal. Las misiones Raider de Ryan, apodo tomado del General John D. Ryan, el C-in-C Pacific Air Forces, autor del proyecto, podían ser muy peligrosas. Don Carson pensaba:

«Nunca has vivido hasta haber luchado de noche en el sudeste asiático. Una tormenta nocturna con reaprovisionamiento en vuelo —relámpagos y fuego de San Telmo alrededor de tu aparato hasta que brillan con una luz púrpura fantástica— podía ser más aterrador que las balas de cañón de 37 ó 57 mm.»

Ni las defensas enemigas eran menos activas de noche que de día. No obstante, Carson pensó que como era más fácil ver un disparo de SAM o AA de noche, el piloto tenía entonces más tiempo para reaccionar y compensar las desventajas de las acciones nocturnas. Dado que la amenaza de los SA-2 dirigidos por radar era igual durante las misiones nocturnas, los F-105F Commando Nail estaban acompañados generalmente por una escolta de Comadrejas Salvajes. Carson recuerda una de tales misiones nocturnas en 1968:

«Nos movimos por la zona del objetivo, escuchando y buscando cualquier actividad SAM o AA enemiga. No era diferente de pescar, excepto que esta vez éramos el cebo. Un par de disparos de un cañón guiado por radar y una luz de radar SAM de frecuencia de repetición de baja pulsación indicaban que alguien sabía que estábamos ahí. Probablemente también sabían que como estábamos solos y sin equipo de interferencias, éramos un Comadreja.»

El Shrike se soltó con un rugido y abandonó el F-105 con un estallido de velocidad y una estela de fuego brillante

Cuando el primer Raider de Ryan se acercó a la zona del objetivo, aumentó la actividad enemiga, con intenso fuego de cañones AA de 37 y 57 mm. Entonces, Don Brian captó una fuerte señal SAM y su piloto lanzó un Shrike:

«Se soltó con un rugido y abandonó el F-105 con un estallido y una estela de fuego. Esperé que Don descubriese el lanzamiento del SAM, esperando que el Shrike llegaría antes. El Shrike siguió y, cuando vimos el impacto, la señal SAL cesó de repente.»

En abril de 1968, el bombardeo americano se limitaba a las provincias sureñas de Vietnam del Norte, dejando así libres las zonas de Hanoi y Haiphong, muy defendidas. Esta medida era un preludio de la detención total de las incursiones de bombardeo contra Vietnam del Norte, que se produjo a finales de octubre. Durante ese mes, el 44.° TFS se había reasignado a la 355.ª TFW en la base aérea de Takhli (Tailandia). Una actitud lógica ya que los demás escuadrones de la 388.ª TFW se habían pasado a los F-4E Phantom, mientras que la nueva ala de los Vampires seguía volando Thuds. El cambio supuso también el final del servicio del 44.° TFS como escuadrón Wild Weasel. Dado que las fuerzas de ataque USA no penetraban ya en las zonas de alto riesgo, los servicios Weasel podían delegarse en grupos especializados dentro de cada Escuadrón. Así pues, los Vampires volvieron a la tarea de bombardeo táctico hasta que el escuadrón fue retirado del escenario de combate en marzo de 1971.





Encima: los distintivos personales eran populares entre los pilotos del 44.°, y los aviones estaban adornados con una diversidad de motivos.

CARAS NEGRAS



La Unidad Especial de Intervención de la Guardia Civil, llamados los «Caras Negras», es uno de los grupos españoles mejor preparados y menos conocidos, para ejecutar acciones especiales contra el terrorismo y la delincuencia

Seis hombres han ido caminando en silencio hasta el centro de la explanada. Visten totalmente de negro: pantalón de campaña, chaquetilla corta, correajes de lona y botas de cordón, altamente resistentes. La única nota de color que rompe el conjunto son dos diminutas rayas amarillas en el escudo de la unidad, cosido sobre la manga derecha.

El anonimato de los seis hombres queda garantizado por un pasamontañas de lana igualmente negro. Esta prenda guarda celosamente un secreto, la identidad de cada uno de los integrantes de la unidad y además les da el nombre con que habitualmente son conocidos: los «Caras Negras». Ese pasamontañas, junto con los guantes, sirve además para quitar cualquier rasgo de color claro a las figuras, que se convierten en auténticas sombras sigilosas, dispuestas a perderse repentinamente en la oscuridad de la noche o en los rincones de un edificio donde deban actuar.

Ningún signo externo permite diferenciar la personalidad de los integrantes de la Unidad Especial de Intervención de la Guardia Civil. Su absoluta uniformidad negra y el pasamontañas que tapa sus caras en cualquier acción o aparición pública, garantiza el anonimato, que es pieza clave en la técnica de actuación y en las medidas de autoprotección de este grupo, que se encuentra en vanguardia de la lucha contra el terrorismo y la alta delincuencia.
En la fotografía, una sección de la UEI aparece formada, antes de iniciar sus ejercicios de instrucción, que varían cada día.

LOS PRIMOS
todo para Leer
MUÑECAS 288 - TUC.

Los seis hombres se detienen. Llevan unos chalecos antibala livianos y sobre ellos, colgando con una cinta del cuello y a la altura del corazón, penden unos pequeños platos de baquelita. Los *Caras Negras* dan media vuelta a la izquierda y se quedan totalmente quietos, sólidamente asentados sobre sus piernas entreabiertas, con los brazos cruzados en la espalda.

Una séptima sombra se aproxima, deteniéndose a escasos metros de sus compañeros. Desenfunda de la cartuchera un revólver «Magnum», lo sujeta con las dos manos y dispara. Uno tras otro, los platos saltan hechos añicos. Cada hombre da un ligero traspiés al recibir directamente sobre su pecho los 80 kilos de empuje de los proyectiles, que quedan atrapados en el chaleco.

Con la habitual sangre fría, los *Caras Negras* han efectuado en las cercanías de Madrid, uno de sus ejercicios habituales que les dan no sólo seguridad ante un arma disparada a corta distancia, sino confianza en su equipo y sobre todo y principalmente, confianza ciega y total en su compañero al que han servido de blanco viviente.

Todos estos factores son elementos fundamentales para el funcionamiento de una fuerza de élite tan selecta como es la Unidad Especial de Intervención



UNIDAD ESPECIAL DE INTERVENCION DE LA GUARDIA CIVIL

A raíz del atentado terrorista perpetrado contra el equipo israelí en los Juegos Olímpicos de Munich en 1972, diferentes países con especiales problemas de terrorismo decidieron crear grupos especiales dotados con medios e instrucción específica para hacer frente a las situaciones de toma de rehenes.

En 1978 fue creado en España el Grupo de Intervención Inmediata (GII) de la Guardia Civil, a semejanza del recientemente aparecido Grupo de Intervención de la Gendarmería Nacional (GIGN) francesa, con la que habitualmente la Benemérita mantiene estrechos contactos.

Aunque primero dependió de otras unidades, en Madrid, posteriormente a partir de 1982 y ya como Unidad Especial de Intervención (UEI) los *Caras Negras* constituyeron un grupo independiente encuadrado en el Centro de Adiestramientos Especiales (CAE) donde se forman diversas fuerzas de élite de la Guardia Civil.

La UEI depende directamente del Director General de la Benemérita que le puede encomendar misiones complementarias de las otras unidades del Cuerpo.

Los *Caras Negras* están mandados por un capitán que cuenta con un teniente segundo jefe y un número variable de hombres, aproximadamente otros tres o cuatro tenientes, unos 25 suboficiales y cabos, y en torno al medio centenar de guardias.

La edad media de estos hombres es de unos 27 a 28 años, aunque los hay desde 25 años y en algunos casos hombres de más edad pero en magnífica forma.

(UEI) de la Guardia Civil. Son menos de cien hombres, seleccionados entre los 64.000 guardias civiles y están específicamente preparados para hacer frente y neutralizar actos localizados en los que existan rehenes, especialmente en casos de secuestros aéreos.

Entre sus misiones, también figura el actuar contra cualquier hecho delictivo común que, por sus características, exija operaciones altamente especializadas y precisas, por ejemplo, la solución de motines y alteraciones graves en el interior de cárceles y el traslado de alta seguridad de presos calificados como muy peligrosos.

En general, la misión de los *Caras Negras* es intervenir en todas aquellas acciones que por su peligrosidad, riesgo o sofisticación no se encargan a las unidades normales de la Guardia Civil.

Igualmente se ocupan de la escolta de personalidades en ocasiones que exigen un alto grado de seguridad ante la evidencia de un más que probable atentado.

Aunque en el cumplimiento de estas misiones, los hombres de la UEI han actuado en repetidas ocasiones desde su creación, sus intervenciones y aún la propia Unidad son escasamente conocidas.

«Uno de los aspectos más importantes de nuestro trabajo es precisamente el silencio. Mi criterio es que cuanto menos se sepa de nosotros es mejor. El hablar de nuestras acciones es precisamente la antítesis de la Unidad. Hay veces en que resulta imposible que se hagan comentarios o aparezcan informaciones sobre nosotros, pero mientras menos sean, es mejor. Sabemos que los grupos terroristas estudian meticulosamente todo lo que se dice sobre nosotros.»

Para el capitán jefe de la UEI hay otro factor que justifica el silencio: la humildad.

«Entre nosotros el sentido de la humildad destaca. Sólo un hombre humilde es adecuado para este trabajo, por eso tampoco queremos publicidad. Estamos aquí para servir a España, pero no tenemos más mérito que quien lo hace, en la mina o pescando durante días en alta mar; incluso dentro de la Guardia Civil considero más de admirar que nosotros, a esas parejas que recorren los campos españoles en cualquier día o cualquier noche del año, haga frío o calor.»

La UEI es una élite dentro de la élite, puesto que todos sus miembros son escogidos cuidadosamente entre los aproximadamente 600 guardias que componen el GAR (Grupo Antiterrorista Rural), unidad que fue creada en 1978 para la lucha antisubversiva, especialmente en el País Vasco y Navarra.

El GAR se dedica a la recopilación de información muy específica y a la realización de operaciones inmediatas consecuencia de esa información, dentro de la forma más contemporánea de la guerra: la lucha antiterrorista.

La selección de sus hombres se efectúa de una forma muy meticulosa entre los componentes de la Guardia Civil que se presentan voluntarios. Los admitidos son sometidos a una dura preparación físico-psíquica en la que el futuro miembro de la unidad aprende a dominar artes marciales, se convierte en un óptimo tirador, tanto de día como de noche, estudia topografía para moverse en el medio rural con rapidez y total soltura y sobre todo se prepara en el conocimiento de la lucha contraguerrilla y antiterrorista.

En el Centro Especial de Adiestramiento, los futuros componentes de la UEI son entrenados en las más variadas actividades. Este guardia se desliza sobre cuerda, cruzando una presa.

ALGUNAS ACTUACIONES DE LA UEI

Las acciones llevadas a cabo por los *Caras Negras* en su mayoría no han trascendido a la opinión pública y se han guardado en secreto. Tanto la llegada como la salida de estos hombres del lugar de las operaciones se procura realizar con total discreción y muy raramente son captados por las cámaras de los fotógrafos de prensa en un suceso.

De las operaciones conocidas, destacan principalmente las desarrolladas para sofocar motines carcelarios, como el citado en Basauri en estas mismas páginas, o el ocurrido en el penal de Ocaña en noviembre de 1984.

Más recientemente los *Caras Negras* participaron o estuvieron presentes sin llegar a actuar en las cárceles de Ciudad Real y Granada.

Entre las misiones de escolta más importantes figuró el auténtico cinturón humano que los *Caras Negras*, esta vez vestidos de paisano, formaron en torno al Santo Padre durante la visita a España de Juan Pablo II. Los agentes de la UEI formaban el dispositivo de seguridad más próximo a Su Santidad y prácticamente le envolvían en cada una de sus apariciones públicas.

En la primera selección que se efectuó para el GAR, de 700 candidatos, sólo permanecieron 450. Posteriormente la criba ha sido más dura y se realizan no sólo pruebas físicas de supervivencia y alpinismo, donde deben efectuar marchas diarias de 9 a 14 horas de duración con equipos de 18 kilos de peso, sino que además se dedica especial atención al aspecto psicológico.

La reacción de cada hombre es estudiada en cualquier situación, porque de su sentido común, dominio de sí mismo y equilibrio emocional dependerá en más de una ocasión no sólo su vida, sino acaso la de varios compañeros.

La UEI es la selección de la selección, puesto que sus aproximadamente 80 hombres saldrán del GAR tras un estudio muy minucioso de los posibles candidatos: «los hombres de esta unidad no son voluntarios sino que son seleccionados por su hoja de servicios y por sus facultades», dice el capitán de la UEI.

La escalada es una de las técnicas en que todos los componentes de la Unidad deben ser consumados maestros, gracias a un entrenamiento constante. Las cuerdas y todo un complejo equipo de atalajes servirán a los *Caras Negras* para descender desde un helicóptero o por el exterior de un edificio para asaltarlo por las ventanas.

El factor psicológico vuelve a ser fundamental tanto en la selección como en la instrucción. En este tipo de unidades no se desean aventureros o locos; «queremos hombres serenos aun en situaciones psicológicas límite, como las que muchos seleccionados ya han vivido en el GAR trabajando en el norte de España. Queremos hombres muy maduros, calmados, sigilosos, pacientes, sobre todo inteligentes, nunca hombres violentos.»

La preparación de los seleccionados es muy meticulosa. Primero deben someterse a un duro examen y los que lo superan, a un curso de seis meses, todo ello en el Centro de Adiestramientos Especiales. Los aspirantes son sometidos a situaciones físicas y anímicas límite, aunque no diferentes a las que en realidad podrían llegar a vivir. Descansan muy poco, están en continua alerta y siempre hay un monitor atento a sus más mínimas reacciones. Cada una de ellas es una posible barrera que les impide seguir en el curso, del que saldrán aproximadamente el 15% de los hombres que se presentaron al examen.

Una vez ingresados en la UEI, los hombres firman un contrato mínimo de cinco años, continuarán ese entrenamiento constante, que se centra en la práctica de cuatro artes marciales: full-contact, judo, karate y defensa personal; así como natación; tres horas diarias de tiro de precisión e instintivo con armas cortas y largas, de día y de noche; técnicas especiales de penetración en edificios y aeronaves, que van desde el descenso con cuerdas a la voladura de puertas y ventanas con marcos explosivos; transmisiones, topografía, empleo de equipos especiales, como visores nocturnos; alpinismo; tácticas y técnicas especiales de aproximación, empleo de gases y combate urbano o rural.

Todos los hombres son además buceadores especializados en el reconocimiento de cascos de buques y rescate de personas u objetos.

La instrucción es permanente y selectiva porque se les hace un seguimiento constante a todos los niveles para saber las condiciones en que se encuentran y detectar una bajada de rendimiento que determinaría la separación de la Unidad.

En la UEI todos los hombres son iguales. Ningún distintivo exterior permite conocer las diferentes graduaciones y por otra parte la disciplina no tiene nada que ver con la de una unidad militar normal. Es más bien autodisciplina igual para todos los guardias civiles, que viven en función de la Unidad (ni su familia sabe exactamente a lo que se dedican) y donde todos dependen de todos para garantizar su propia seguridad. Cada día se entrenan para ser una auténtica máquina de precisión en la que cada cual es un engranaje. La convivencia y la amistad fuera del trabajo intensifican aún más esa estrecha cohesión.

El entrenamiento cotidiano es muy variado. Cada mañana los *Caras Negras*, se encuentran con una actividad inesperada. Quizás pasan todo el día disparando con los fusiles Mauser de precisión o el de asalto corto CETME LC, de calibre 5,56 mm, la nueva arma española recientemente declarada de uniformidad para las Fuerzas Armadas y en cuyo empleo las unidades Especiales de la Guardia Civil han sido las pioneras.

Quizás se dediquen a estudiar explosivos: a instalarlos o a desactivarlos ya que son consumados artificieros, siempre ayudados por los perros altamente especializados con que cuentan, entrenados en la Escuela de Perros de la Guardia Civil de El Pardo, en Madrid.



Guardia de la Unidad Especial de Intervención

Este guardia civil, perteneciente a la Unidad Especial de Intervención, está equipado con el equipo de comando empleado en acciones. Las botas son de tipo paracaidista, sin ninguna pieza metálica que pueda dar reflejos, mientras que el uniforme, pantalones y chupa cerrada hasta el cuello son de loneta negra. El pasamontañas es de lana también negro y sobre él lleva un casco protector antimetralla con visera y un chaleco antibalas, que forman parte del equipo personal de cada agente. En la cintura, junto al radio transmisor y las fundas de munición, aparecen en rojo los atalajes de escalada. Va dotado con un subfusil H. und K. equipado con un visor infrarrojo.

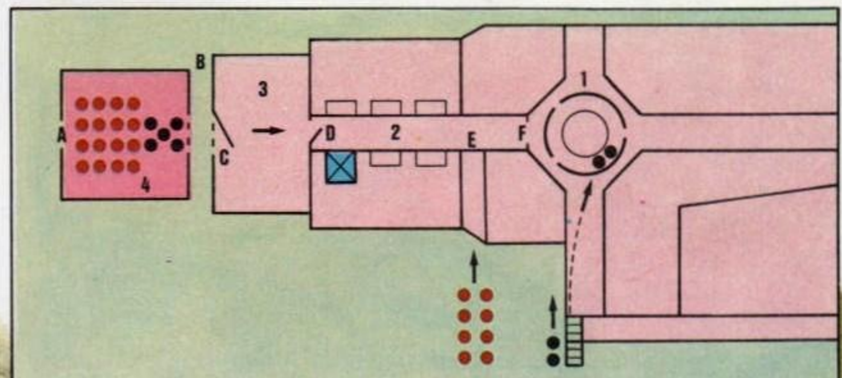
OPERACION EN LA CARCEL DE BASAURI

Cinco de julio de 1983: diez de la noche. Cinco peligrosos reclusos de la cárcel de Basauri (Vizcaya) intentaban la fuga. Provistos de cuchillos de cocina habían reducido a seis funcionarios tomándolos como rehenes.
Apoderándose de las llaves se dirigieron a la puerta principal, pero habían sido descubiertos desde fuera y se les impidió el paso.
Furiosos y con gran excitación nerviosa los cinco amotinados retrocedieron con los rehenes hasta la habilitación del jefe de servicio. Allí colgaron una cuerda del techo; el otro extremo lo pasaron en torno al cuello de uno de los carceleros.
¡Si alguien intenta llegar hasta aquí, le ahorcaremos¡ —gritó el cabecilla, que un rato más tarde exigía un coche blindado de la Policía Nacional para poder salir de la cárcel, y un avión que les esperara en Sondica para llevarles fuera de España.
Las horas iban pasando y se incrementaba la tensión. El gobernador civil Julián Sancristóbal había ordenado el despliegue de las Fuerzas de Seguridad en torno a la prisión, esto había aumentado los nervios de los criminales.
El cabecilla amenazó que en diez minutos comenzaría a matar a los rehenes si no se cumplían sus condiciones.
A las dos de la madrugada el propio gobernador aceptaba negociar con los amotinados, que empleaban de intermediario a un pistolero de la organización terrorista ETA, preso en Basauri. A través de ese individuo, señalaron que no temían al asalto de los grupos especiales, puesto que algunos de los delincuentes se habían vestido con los uniformes de los funcionarios, por lo que no sabrían contra quién disparaban si entraban.
Al teniente *Pedro X*, 28 años, le impresionaron muy poco las amenazas, se habían comprometido cinco minutos antes a zanjar el asunto sin derramamiento de sangre. *Díez* era el jefe de mes de operaciones de la UEI y se encontraba al frente de siete *Caras Negras* más. Llevaba algunas horas en el País Vasco, realizando un ejercicio de familiarización con la zona. Alertados habían llegado a Basauri sobre la una.
Los *Caras Negras* ya habían estudiado la situación y diseñado un plan de ataque.
«Lo importante no obstante era agotar la vía de negociación. Aunque nosotros éramos conscientes de que podíamos dominar la situación en cuestión de segundos, era mejor que los amotinados depusieran su actitud antes de reducirles por la fuerza». Según el teniente, «la propia negociación facilitaba por otra parte el posterior asalto, si éste se debía producir, porque conforme se le van cortando vías de solución al delincuente y el negociador va endureciendo la postura, la moral de los amotinados decae y comienzan a sentirse cansados por el nerviosisimo y la tensión.»
A las seis de la mañana no se había alcanzado ninguna solución pero los *Caras Negras* sabían que era su momento. Por un micrófono que habían deslizado en el interior oían a los delincuentes y sabían que éstos estaban desmoralizados, pero no dispuestos a rendirse.

Había que actuar además antes de las seis y media, para que el conflicto no se generalizara. Los presos se movían libremente por un amplio espacio del centro del recinto, pero seguían encerrados con los rehenes, principalmente en la habitación.
La acción debía ser rápida para garantizar que los amotinados no pudieran asesinar a los funcionarios. El que se hubieran intercambiado las ropas poco importaba. Bastaba con reducir a todo el mundo y luego identificarlos.
Una vez autorizados por el gobernador civil, comenzaron la operación. El acceso a la cárcel se haría de la forma más sencilla y por tanto más inesperada, por la puerta principal; el único problema era abrir la pesada puerta metálica. Si se dinamitaba, la zona quedaría a oscuras y los guardias deberían avanzar además entre escombros, añadiendo una nueva dificultad al asalto. Por eso se decidió abrirla limpiamente desde fuera, pero se debía evitar que los amotinados se percataran de ello por el ruido y tuvieran tiempo de reaccionar.
El teniente con cinco hombres, provistos de chalecos y de cascos antibalas de su equipo habitual, se prepararon finalmente y abrieron la puerta.
Cronométricamente ajustados, los otros dos *Caras Negras* que habían trepado por el techo, lanzaron desde una cúpula de cristal situada en el centro del recinto, varias bombas de escaso poder explosivo, pero muy ruidosas. También simultáneamente, la Policía Nacional, hizo estallar en otra puerta una carga de 300 gr de explosivo.
Las ensordecedoras explosiones atontaron a los delincuentes que se dividieron precipitadamente corriendo en todas las direcciones sin oír siquiera el ruido del cerrojo del portón.
En una frenética carrera, los seis *Caras Negras* atravesaron el primer patio de la cárcel y se precipitaron al pasillo, cuya primera puerta a la derecha servía de celda a los rehenes. En menos de treinta segundos tiempo considerado límite en estas acciones para aprovechar el aturdimiento de los amotinados y evitar reacciones sangrientas, los delincuentes vieron apuntándoles a bocajarro, directamente al entrecejo, las armas de los guardias civiles de negro. Sólo un funcionario resultó con una ligera herida en el estómago. Cuando el estruendo de las explosiones y los gritos se apagó, la cárcel quedó en silencio absoluto. Sólo se escuchó el sonido metálico de los cuchillos al caer al suelo de piedra desde las manos en alto.

1. Rotonda con cúpula a unos 25 m del suelo. **2.** Pasillo central. **3.** Hall de entrada al recinto. **4.** Hall de acceso a dependencias de funcionarios. **A.** Puerta principal del centro penitenciario. **B.** Puerta de acceso al pasillo que rodea la prisión. **C.** Puerta de entrada al recinto penitenciario. **D.** Puerta de acceso al pasillo central y galerías (abierta). **E.** Puerta de acceso al pasillo central y Galerías (cerrada). **F.** Puerta de acceso a la rotonda (abierta).

● Hombres de la UEI
● Efectivos de la PN
☒ Habitación secuestradores



Acaso se ejerciten en la conducción de todo tipo de vehículos para persecución o contrapersecución, desde las tanquetas a los turismos de gran potencia de que disponen. También puede que estudien durante todo el día la estructura interior de un modelo de avión, puesto que es continuo el análisis de dossieres sobre lugares donde es previsible que en algunas ocasiones pueda actuar la unidad, tales como aeropuertos, cárceles, centrales nucleares, etc.

En todo caso, lo que se pretende es evitar la monotonía en la vida de los *Caras Negras*, ya que se considera que el tedio es uno de los principales enemigos. Para el capitán de la UEI: «lo peor que puede sucederle a este tipo de unidades es caer en la rutina; el que sepan que el lunes toca tal cosa y el miércoles tal otra. La base de la preparación es la variedad y la falta de programas u horarios fijos.»

Otro de los aspectos contemplados en el entrenamiento diario es el de los medios de transporte rápido, ya que una de las bazas principales es la prontitud en la acción. Siempre hay equipos alertados dispuestos a partir en sólo cinco minutos desde que se les da la orden. La UEI puede disponer de diferentes medios de transporte, especialmente los militares, para llegar al lugar de la acción, pero el entrenamiento se centra en dos: el paracaidismo, del

que todos los agentes tienen el curso militar correspondiente, y especialmente el empleo de los propios aparatos de la Agrupación de Helicópteros de la Guardia Civil.

Uno de los ejercicios más espectaculares de la UEI es el traslado de varios guardias colgados de los patines de un helicóptero, solamente sujetos por la fuerza de sus brazos. De este modo pueden recorrer considerables distancias, soportando el intenso frío e incluso haciendo uso de sus armas y descender rápidamente luego, mediante cuerdas, sobre techos de edificios o en puntos concretos de difícil acceso.

La UEI está organizada de forma muy operativa. El capitán cuenta con un Equipo de Mando que coordina y analiza la información; la acción está encomendada a las Células de Intervención que cuentan con un Equipo de Asalto y un Equipo de Apoyo en cada una. La eficacia de toda la acción coordinada y las ventajas que los modernos medios electrónicos dan, están aseguradas por el Equipo de Transmisiones.

El otro elemento muy importante y curioso de la UEI es el Equipo de Negociación: «El empleo de la acción violenta sólo debe hacerse si no hay otra solución comenta un mando, siempre se intenta hasta el último momento un arreglo pacífico que debe realizar ese Equipo.» Tan entrenados como en el empleo de los fusiles o los medios de escalada, los miembros de ese grupo saben emplear con toda sutileza el arma psicológica.

Dentro de la UEI cada hombre está altamente especializado en un aspecto muy concreto: hay tiradores de precisión, de apoyo, técnicos en explosivos, guías de perros o expertos en telecomunicaciones, pero dominan todas las demás especialidades.

Una de las actividades más espectaculares es la de ver en acción a los tiradores especializados. Los ejercicios de cualquier tiro son siempre con fuego real, como lo han sido las escasas demostraciones que se han realizado. En una de ellas, altos mandos de la Guardia Civil, entre ellos el entonces jefe del Estado Mayor, no dudaron hacer el papel de rehenes amenazados de muerte por terroristas. A 300 metros, varios tiradores de precisión acerrojaron sus fusiles Mauser de calibre 308 con mira telescópica y bípode. El sonido de todos los disparos se escuchó como un sólo y único golpe seco. Las cinco siluetas que representaban a los terroristas habían sido alcanzadas limpiamente en el centro de la cabeza. Los proyectiles habían pasado a sólo un palmo sobre la cabeza de los altos oficiales.









La práctica con armas de fuego de todo tipo es una constante en la UEI, ya que sus componentes deben estar preparados para todo tipo de acciones. Abajo izquierda: tampoco se descuida la defensa personal, aprendiendo los agentes cuatro tipos diferentes de artes marciales. Abajo centro: cuando llegue el momento de la acción, una magnífica preparación física, junto a un dominio absoluto de sí mismos, serán las claves para garantizar no sólo la propia supervivencia sino la de todo el grupo. Abajo derecha: los entrenamientos deben comprender además otras actividades, como es el transporte colgados de los patines de los helicópteros, uno de los medios de trasladarse rápidamente empleados por la Unidad.

¡SCRAMBLE!

ALERTA RAPIDA



365 días al año, 24 horas al día, el Mando Aéreo de Combate (MACOM) garantiza la seguridad del espacio aéreo español. Cualquier avión no identificado que intente penetrar nuestro cielo desde el Mediterráneo se topará en especial con los cazas Mirage F-1 del Ala 14, auténtica punta de lanza de la defensa nacional



Son las tres de la madrugada, hora de Madrid. La tranquilidad es absoluta en la gran sala existente en el interior de un edificio semisubterráneo, de hormigón especialmente blindado que podría soportar, sin moverse, el impacto directo de una bomba.

Situado a escasos kilómetros de Madrid, en la base de Torrejón, eso es el Centro de Operaciones de Combate (COC), corazón de la defensa aérea española. Su nombre clave es «Pegaso».

Algunos suboficiales del Ejército del Aire, especialistas en Control de Vuelo, se encuentran en la sala, fantasmagóricamente iluminada sólo por la luz azulada de las pantallas radar. Cada equipo sigue sobre una consola los movimientos de aeronaves de un determinado sector del espacio aéreo nacional, que no sólo comprende el cielo que se extiende sobre tierras españolas, sino la amplia franja localizada sobre las aguas territoriales. Estas suponen casi el doble de extensión en kilómetros cuadrados que el territorio de la Península.

Tres, cero, dos. El equipo que controla la franja mediterránea, que alcanza en su vigilancia hasta Sicilia y la frontera entre Túnez y Libia ha fijado su atención en un punto luminoso que avanza rápidamente hacia las Baleares y las costas peninsulares.





UN GASTO NECESARIO

Muchas personas se asustan cuando escuchan que España ha efectuado una compra de aviones de combate por valor de 300.000 millones de pesetas. Se preguntan si con ese dinero no podrían construirse mejores grupos escolares, hospitales o carreteras.

Naturalmente a nadie le gusta la guerra y, quizás menos que a nadie, al militar profesional que es quien realmente sabe el enorme poder de destrucción que posee cualquiera de las sofisticadas armas que están en sus manos. Un país sin Ejército supondría un hermoso ideal, dentro de un mundo, también ideal, en el que reinara la paz permanentemente. Pero, por desgracia, esto es hoy una utopía. Hasta las naciones tradicionalmente neutrales, como Suiza o Suecia cuentan con poderosos medios militares, y, sobre todo, con industrias de defensa, mucho más potentes que España.

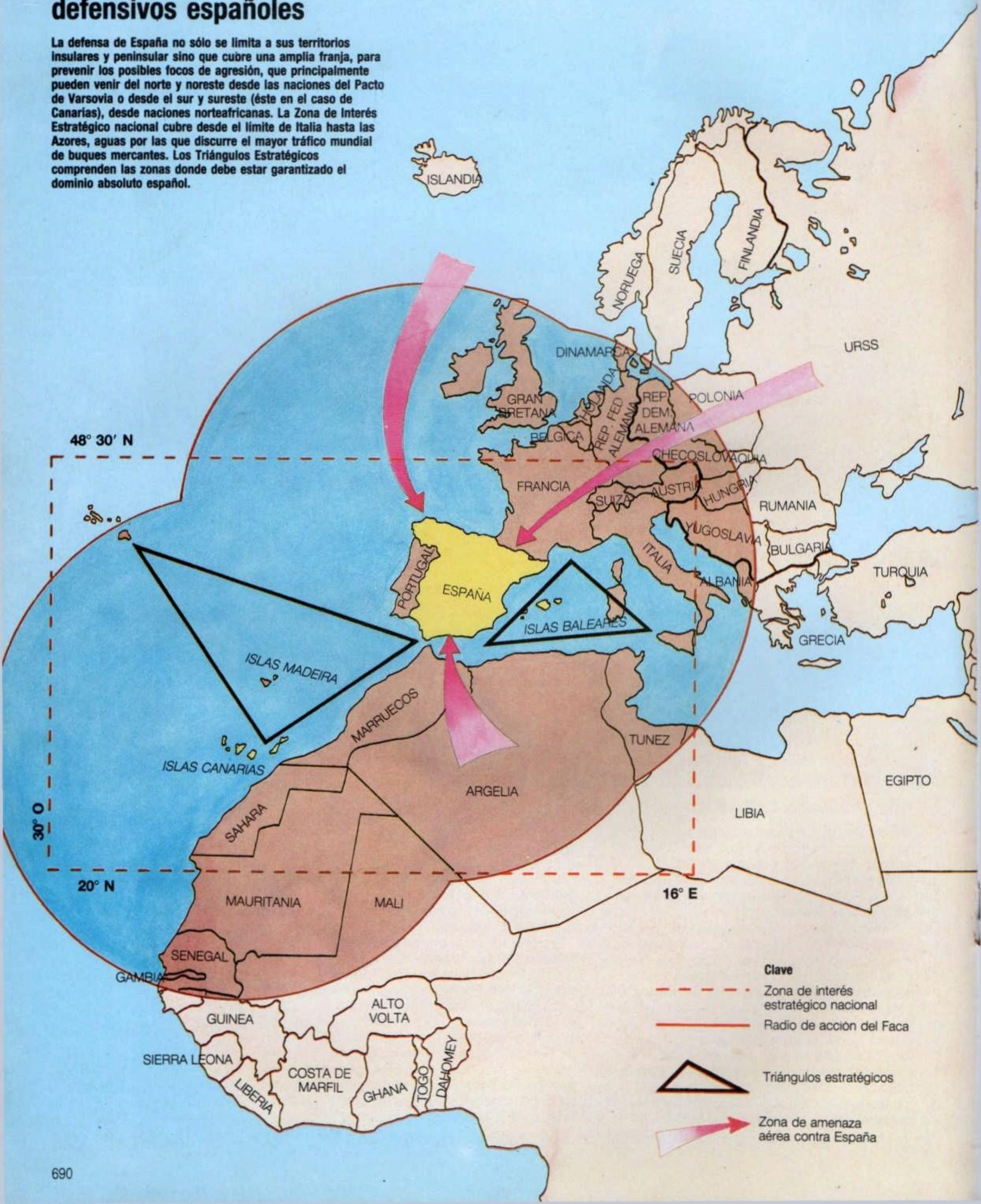
La realidad es que una nación como España, situada en un punto geoestratégico vital en el mapa mundial, no puede renunciar a su propia defensa y ésta es responsabilidad del Estado. Si el Estado no hiciera estas grandes inversiones, España sería un país vulnerable que no gozaría de la seguridad necesaria para garantizar la existencia de industrias, escuelas, hospitales o autopistas.

A pesar de estas grandes inversiones, el Ejército del Aire español, que forma la primera línea defensiva de la soberanía nacional, es pequeño y no cuenta con los medios suficientes para garantizar con total tranquilidad la seguridad nacional. No obstante, la falta de medios se suple con una gran calidad humana de sus componentes, tanto los pilotos, modernos caballeros montados sobre sus cabalgaduras mecánicas, como todo el personal de tierra, modernos escuderos, que mantienen listas para la acción las máquinas.

Una moderna fuerza aérea, como la representada por estos tres Mirage F-1 (foto del fondo) necesita un fuerte respaldo en tierra para ser operativa. La base aérea de Los Llanos, en Albacete, donde se encuentra el Ala 14 equipada con estos aparatos, ha logrado una autonomía total en su mantenimiento, tanto de los complejos motores (arriba izquierda) como del conjunto de sistemas del avión (arriba derecha). El elemento fundamental sigue siendo el hombre, como este capitán piloto (foto de la izquierda) acompañado de un sargento mecánico ante el aparato que, en 1984, totalizó las primeras 50.000 horas de vuelo del Mirage F-1 en España.

Los intereses defensivos españoles

La defensa de España no sólo se limita a sus territorios insulares y peninsular sino que cubre una amplia franja, para prevenir los posibles focos de agresión, que principalmente pueden venir del norte y noreste desde las naciones del Pacto de Varsovia o desde el sur y sureste (éste en el caso de Canarias), desde naciones norteafricanas. La Zona de Interés Estratégico nacional cubre desde el límite de Italia hasta las Azores, aguas por las que discurre el mayor tráfico mundial de buques mercantes. Los Triángulos Estratégicos comprenden las zonas donde debe estar garantizado el dominio absoluto español.



REFUGIOS DE ALTA SEGURIDAD

Ante la posibilidad de sufrir un ataque por sorpresa, las modernas bases aéreas son dotadas de refugios blindados que garantizan la supervivencia de los aviones de combate, que sino, alineados en la pista serían un cómodo y tentador objetivo.
El Ejército del Aire español mediante el denominado plan POBAS (Potenciación de Bases) pretende conseguir una protección total de las instalaciones aéreas.
La base aérea de Albacete, sede del Ala de Combate número 14, la más importante hoy en día y por tanto el objetivo más codiciado para un potencial enemigo, ha sido la primera en ser dotada de refugios especiales para los aviones. Se trata de 22 hangares de forma abovedada, especialmente preparados para recibir directamente una bomba o un misil sobre su cubierta.
Cada uno de estos refugios puede albergar perfectamente a dos aviones y garantizar su mantenimiento logístico sin que salga al exterior.
Estos refugios están escaqueados, de forma que nunca la metralla de una explosión o un misil perdido que haya fallado uno de los objetivos, pueda penetrar en otro por casualidad. Cada hangar está protegido por una puerta de acero que cierra herméticamente y tiene unas ventanas especiales en su parte trasera para la salida de gases cuando los aviones se ponen en funcionamiento.







La red de radares denominados EVAS (Escuadrones de Vigilancia Aérea) conectados a «Pegaso» para controlar todo el espacio aéreo, y en concreto la estación de Soller en Mallorca, han fijado con absoluta precisión la presencia del objeto no identificado a la altura de la isla de Cerdeña.

Tres, cero, cinco. Quizás un despistado piloto de una nación norteafricana ha perdido su rumbo y se está dirigiendo hacia España. El complejo sistema de ordenadores del SADA (Sistema Automático de Defensa Aérea) ha comenzado la evaluación de todos los datos disponibles sobre el aparato misterioso. En un rápido intercambio de datos con el ordenador del Centro de control de Vuelo de Paracuellos, perteneciente a Aviación Civil, «Pegaso» ya ha comprobado que no se trata de ningún avión comercial en vuelo previsto, conforme a las reglas internacionales de aviación.

Tres, cero, siete. El propio radar de Soller ya ha facilitado a «Pegaso» datos precisos sobre rumbo, velocidad y otras características del avión no identificado. La actividad se ha incrementado en la sala subterránea de Torrejón. Sobre un panel luminoso que domina toda la instalación una luz se ha apagado, encendiéndose otra situada inmediatamente encima: la defensa aérea española ha entrado en estado de alerta.

El jefe de sala ha realizado rápidamente una evaluación de los datos que el ordenador y los radares le están exponiendo en pantalla. Debe tomar una decisión y esto no se hace esperar:

—¡«Orden *scramble* a Los Llanos»!

El F-1 es el aparato más moderno con que hoy en día cuenta el Ejército del Aire español —hasta la incorporación de los F-18— para volar en cualquier tiempo incluso de noche, como este avión que despega al atardecer (foto del fondo). El F-1 puede utilizarse en una gran gama de configuraciones para distintas misiones. Vale tanto para el ataque a tierra a larga distancia, como este aparato (foto superior derecha) armado con bombas y tanques extra de combustible, como para misiones aire/aire, como este otro (foto inferior derecha), equipado con misiles en la punta de las alas.

Tres, cero, ocho. Base aérea de Los Llanos, en las afueras de Albacete. El capitán José Carlos L. lleva aproximadamente la mitad de sus 24 horas de guardia. Hasta hace poco rato ha estado aprovechando la monótona espera rellenando algunos informes que tenía pendientes y estudiando algunos de los textos que los oficiales de la Fuerza Aérea analizan para mantener constantemente su formación actualizada.

En el barracón de alerta temprana (o alerta rápida), situado en la cabecera de la pista todo está en calma. Los soldados de servicio han apagado la pequeña cafetera. El sargento mecánico y el armero de guardia juegan silenciosamente al ajedrez en el dormitorio de los suboficiales, en el propio barracón.

Justo al lado, tras una pequeña puerta y bajo el refugio de hormigón uno de los aparatos Mirage F-1 (C14 en la denominación militar española) también reposa en vela. Conectado a una serie de tubos, está completamente cargado de combustible y a punto para despegar. En las puntas de sus alas, cubiertos con unos capuchones que rápidamente pueden ser replegados, dos potentes misiles aire-aire «Sidewinder», están preparados para ser empleados.



El capitán L. se ha recostado. Permanece completamente vestido, incluso lleva sobre el mono de vuelo ignífugo los pantalones y la faja «anti G», que en pleno vuelo supersónico se hincharán controlando el riego sanguíneo en todo el cuerpo del piloto y contrarrestando los efectos de la mayor presión que puede sufrir en los movimientos bruscos y cambios de altura del aparato. Sin este traje, el piloto rápidamente perdería la visión y luego el sentido, lo que le supondría una muerte casi segura.

El silencio de la llanura manchega se ve de repente roto por una aguda sirena que resuena infinitamente aguda en el interior del barracón de alerta temprana.

La calma se ha tornado en segundos en una desenfrenada actividad. El joven oficial ha saltado de la litera y cogiendo su casco corre hacia el avión y se precipita a las escalerillas situadas en el lateral de la cabina.

Los suboficiales y soldados también han llegado junto al Mirage F-1 antes de que haya cesado la estridente alarma. Cada uno conoce perfectamente su misión: mientras unos se encargan de desenganchar los tubos de alimentación de los generadores eléctricos que mantienen encendido el avión, otros descubren los mortíferos misiles.

El suboficial armero, aunque está perfectamente seguro del estado en que se encuentran los dos cañones DEFA de 3 mm, que ha revisado varias veces a lo largo de la jornada de guardia, realiza las últimas comprobaciones.

Los depósitos interiores del avión están a plena carga de sus 4.230 litros de fuel.

Tras las comprobaciones de sistemas, sólo cinco minutos después de que la alarma haya comenzado a sonar, el capitán José Carlos L. cierra la carlinga y empieza a rodar a la mayor velocidad posible por la cabecera de pista. Segundos después se irá al aire.

Menos de diez minutos después de recibirse la primera señal de alerta en los radares de la defensa aérea, un avión de la Fuerza Aérea Española está en camino para proceder a la identificación e interceptación —si fuera necesario con sus misiles— del objeto desconocido que se dirige hacia España. El joven capitán vuela solo hacia algo desconocido,







ALA 14, BASE AEREA DE LOS LLANOS

El Ala 14 es la más moderna de las unidades de fuerza aérea integradas en el Mando de Combate del Ejército del Aire español. Fue creada en junio de 1974, con base en el aeródromo de Los Llanos (Albacete). Fue dotada con los aparatos Mirage F-1, los más efectivos de que dispone hoy la aviación española (conocidos en el argot como «dardos») por lo que sobre este Ala, situada en una base con una posición geoestratégica privilegiada, recae el mayor peso de la responsabilidad de la defensa aérea nacional. Los cuatro primeros aviones Mirage llegaron en vuelo directo procedentes de la factoría de Marcel Dassault en Mont de Marsan (Francia) el 18 de junio de 1975. Eran tripulados por pilotos españoles, entre ellos el teniente coronel Santos Peralba, veterano reactorista que en la actualidad es teniente general jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire. En 1985 se cumplieron, por un aparato de este Ala, las 50.000 horas de vuelo de los F-1 en España.

La base aérea de Los Llanos, sede de este Ala, que por ello lleva en su escudo la imagen de un Don Quijote mirando sorprendido a los tres «dardos», es una de las de más solera de la aviación española. Aeródromo militar donde se recibían los aviones mandados por la URSS durante la guerra civil, ha sido sede de diferentes importantes unidades, la última de ellas el Ala 37 de transporte, que precedió a la 14 de Caza.

MIRAGE F-1

El Mirage F-1 con que está dotado el Ala 14 es uno de los aviones de mayor calidad existente en el mundo occidental, especialmente como aparato interceptador todo tiempo para misiones de defensa y ataque al suelo.
El primer prototipo del aparato, fabricado por la



firma francesa Marcel Dassault-Breguet Aviation, voló el 23 de diciembre de 1966. En 1971 fue adquirido por L'Armee de l'Air francesa. En 1973 fue comprado por el Ejército del Aire español. Parte de sus elementos son fabricados actualmente por empresas españolas.
La versión C, actualmente en servicio en el Ala 14, va equipada con un motor SNECMA ATAR 9K-50 que desarrolla 7.200 kg de empuje máximo, con postquemador. Su velocidad máxima a alta cota es de 2,2 mach y a baja de 1,2., superando su techo de altitud de combate los 50.000 pies.
De gran flexibilidad en su empleo, es muy maniobrero y puede alcanzar grandes radios de acción gracias a sus depósitos internos de 4.230 litros de capacidad, puede además cargar tres depósitos externos de 1.200 litros cada uno, siendo su peso máximo al despegue de 11.900 kilográmos.
Para las misiones de defensa y ataque aéreo, dispone de un radar Cyrano IV mejorado, así como con dos cañones internos DEFA de 30 mm Puede transportar aire-aire Matra 550 «Magic» infrarrojo y Matra 530 o Super 530 electromagnéticos. En España ha sido adaptado además para el uso de los misiles Sidewinder en las puntas de ala.
Para misiones contra superficie puede cargar 12 bombas de 250 kg, dos «pods» con cañones o 3 bombas de 1.000 kg.

mientras millones de españoles duermen o trabajan sin saber lo que en esos momentos sucede.

La actividad no cesa ni un solo momento. «Pegaso» continúa recabando información sobre el objeto. La señal de «scramble» —alerta aérea en el lenguaje aeronáutico— no sólo ha puesto en marcha al equipo preparado en Albacete, donde ya se ha avisado al capitán Luis M., que es compañero de guardia del piloto que ha despegado. Luis M. está en la llamada alerta de quince minutos; permanentemente, localizable dentro de la base, en escasos minutos se habrá equipado totalmente y se encontrará en el hangar de alerta temprana, donde un segundo Mirage se encuentra listo para despegar. Doce minutos después de haber salido su compañero, podría encontrarse en vuelo para apoyarle en vuelo si fuera necesario.

El Centro de Control de Vuelo de Paracuellos ha recibido también el «scramble». Los controladores civiles inmediatamente comenzarán a desviar cualquier aparato que pueda entorpecer la acción del «caza» que tiene prioridad absoluta.

El capitán José Carlos L. está desempeñando una







El Mirage F-1 es un avión de apariencia muy ligera sin su dotación de armas (foto inferior izquierda), pero permite anclarle gran número de sistemas ofensivos. En unos casos se le dota (foto del fondo) de bombas como éstas de fabricación nacional, situadas tras un tanque auxiliar de fuel, en otros lleva misiles para combate aéreo, como los que son apreciables bajo otro aparato (abajo centro) del tipo Magic francés anclados bajo las alas o los americanos Sidewinder, fijados en los puntos del extremo del ala. Los aparatos de alerta temprana (abajo izquierda) cargan dos Sidewinder.

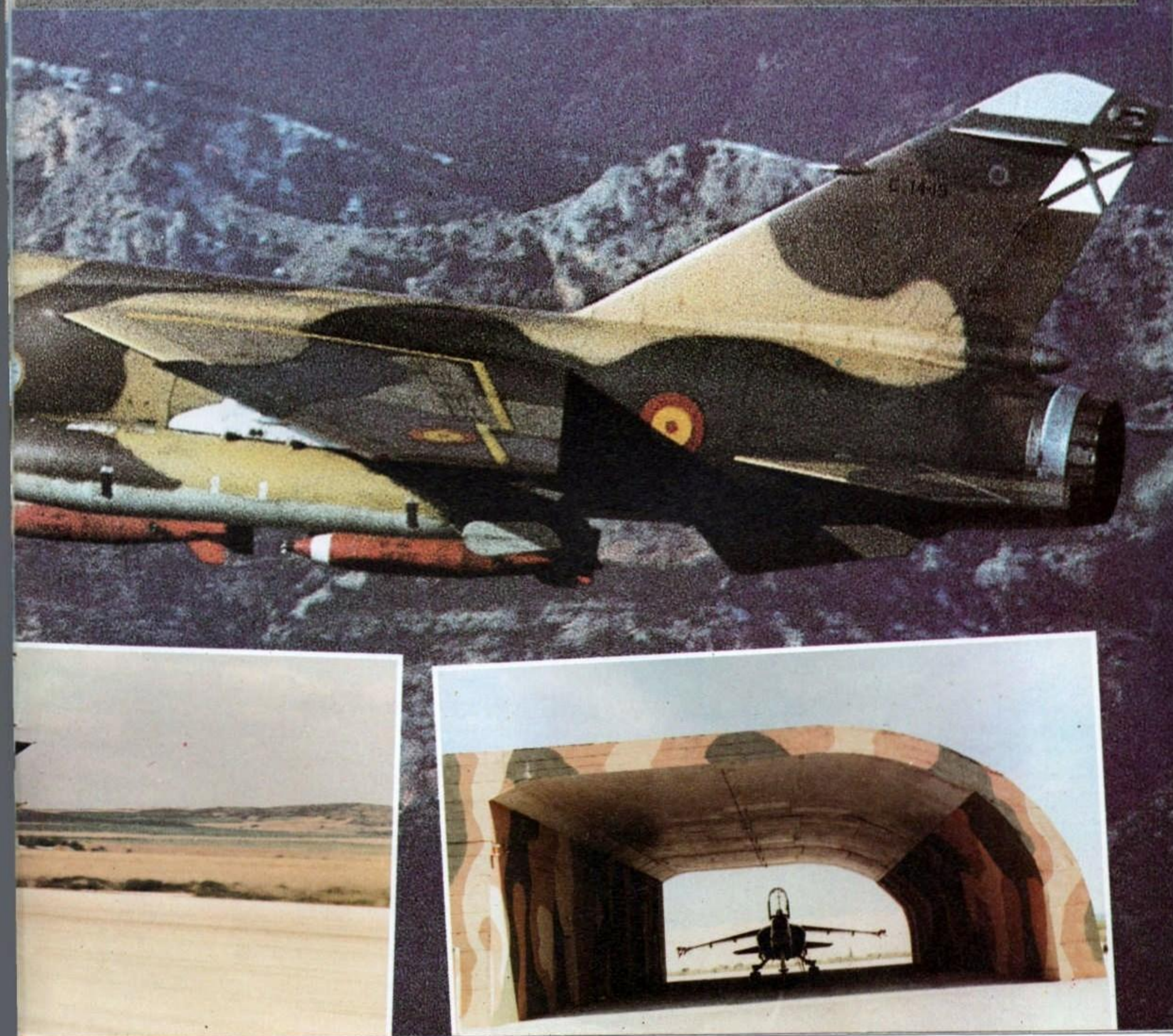
misión que se contabilizará en su hoja de servicios como real, igual que si fuera una acción de guerra. Su obligación es la de despegar aunque el aeródromo de Albacete se encuentre en las condiciones llamadas «bajo mínimos», lo que quiere decir que debe salir a interceptar el objeto sospechoso, aun cuando no pudiera regresar a su base.

En el momento del despegue no sabe exactamente hacia dónde se dirige. Cuando ya se encuentre en vuelo, «Pegaso» comenzará a facilitarle toda la información disponible sobre la misión que tiene encomendada y le guiará hacia su objetivo. En la mayoría de las ocasiones, a los pocos minutos de despegar, la alarma será desactivada puesto que el avión sospechoso se habrá identificado ante «Pegaso». Si no fuera así, el piloto será conducido hasta las proximidades del punto de interceptación, para tomar entonces la iniciativa y realizar las operaciones que considere oportunas. Si alcanza el objetivo, sin que este haya sido identificado, el segundo aparato ya habrá despegado para respaldarle.

La seguridad no sólo de la defensa aérea sino de toda la nación ante un hipotético ataque, se basa ante todo en la velocidad y alta capacidad de respuesta de hombres y aparatos del Mando Aéreo de Combate, que dispone de tres Alas de caza: la número 11, estacionada en la base aérea de Manises, cerca de Valencia y equipada con aparatos Mirage III; la 12, cuya base es Torrejón, junto a Madrid, dotada de los Phanton F-4 y el Ala 14 de la base de Los Llanos, en Albacete. Esta unidad dispone de aparatos Mirage F-1, denominados por la Fuerza Aérea española como C-14 y conocidos popularmente como los «lagartos voladores».

En cada una de las citadas bases, permanentemente se encuentran en alerta temprana para realizar un «scramble», dos aparatos, aunque en una situación de crisis el número se incrementaría hasta estar en disposición de despegue en cinco minutos la totalidad de la fuerza.

Los pilotos del Mando Aéreo de Combate son la primera dotación que debe estar dispuesta a entrar en acción, puesto que hoy en día se considera que un conflicto comenzaría casi con toda probabilidad con un ataque aéreo contra las instalaciones españolas como bases o radares. En sólo tres horas, se-



gún opinan los expertos del Ejército del Aire, se habría decidido con casi toda seguridad la suerte de la recién comenzada guerra.

Cada una de las Alas de Combate tiene encomendadas unas zonas de acción que comprenden desde el sur de Francia, al Mediterráneo Occidental (entre Sicilia y la Península) y todo el norte de Africa, desde Libia hasta el Atlántico.

Canarias dispone de su propio mando aéreo, dotado igualmente con aviones Mirage F-1.

No obstante, el Ala 14 de la Base de los Llanos, que dispone de los aviones más modernos con que hoy cuenta España, es la más poderosa y por tanto la auténtica punta de lanza de las Fuerzas Armadas. Debe no sólo vigilar, sino servir de eficaz medio de disuasión para que nadie se atreva a lanzar un ataque, actuando sobre un amplio eje formado por el sureste y sur de la Península y proyectando su poderío sobre el eje comprendido entre las islas Baleares y el estrecho de Gibraltar. Este es, según los planes estratégicos nacionales, el área más peligrosa de la defensa.

La base de Los Llanos, se encuentra en una excepcional posición geográfica lo suficientemente avanzada para permitir una rápida actuación, pero lo bastante a retaguardia para garantizar su protección.

El Ala 14 dispone de 42 aviones F-1C, repartidos en dos escuadrones, los 141 y 142. Estos aparatos de fabricación francesa son uno de los mejores aviones

Los modernos reactores de «caza» tienen una gran capacidad de «trepada» esto es, de elevarse rápidamente desde el despegue hacia la máxima altura, como estos dos Mirage (foto del fondo). Los pilotos deben ir especialmente equipados con trajes «anti-G», que se hinchan con oxígeno y evitan el que la sangre deje de fluir repentinamente a la cabeza. Si no, perderían el sentido.

El sistema de defensa aéreo

El sistema de defensa aéreo español está garantizado por una serie de instalaciones en tierra, coordinadas desde el Centro Estratégico de Combate «Pegaso». Ocho Escuadrones de Vigilancia Aérea, más uno independiente en Canarias, vigilan constantemente el cielo para detectar incursiones, que serán respondidas desde las bases principales. En caso de guerra, los aviones serían dispersados en bases secundarias del propio Ejército del Aire, así como la base aeronaval de Rota, dependiente de la Armada, donde están instalados los Harrier.





EL MANDO AEREO DE COMBATE

El Mando Aéreo de Combate (MACOM) tiene la doble misión de defensa y ataque para preservar los intereses nacionales, y es la unidad de las Fuerzas Armadas españolas que en primer término debe desarrollar ambas misiones.
El MACOM está encargado de detectar, interceptar y neutralizar cualquier ataque aéreo enemigo o, llegado el caso, destruirlo mediante el ataque a sus bases, para impedir una agresión contra la soberanía española.
Para su misión dispone del Ala de Alerta y Control, que cuenta con 8 radares repartidos por todo el territorio nacional y un COC (Centro de Operaciones de Combate) donde se centraliza toda la información y las contramedidas de guerra electrónica para prevenir una incursión.
El brazo armado del Ala de Alerta y Control lo forman las Alas 11, 12 y 14 (tradicionalmente los aviadores no denominan a ninguna unidad con el número 13) estacionadas en Manises (Valencia), Torrejón (Madrid) y Los Llanos (Albacete). Próximamente entrará en servicio el Ala 15 en Zaragoza, equipada con los nuevos aviones F 18, de los que España ha adquirido 72 unidades a la Marina de los Estados Unidos y que en 1990 habrán pasado a constituir la espina dorsal de la defensa aérea nacional.





El Hornet F-18 es el nuevo avión del que dispone el Mando Aéreo de Combate. En 1990 el Ejército del Aire contará con 74 unidades.



en servicio en naciones mediterráneas para misiones aire-aire, aunque también resultan magníficos aviones de ataque a superficie. Pero no sólo los aviones cuentan, puesto que las mejores máquinas de nada valen sin los hombres. El hecho de que el Ala 14 sea hoy en día, y lo continuará siendo hasta finales de los 80, la espina dorsal de la defensa española viene especialmente dado por el alto grado de entrenamiento de los hombres. Pertenecer a esta unidad es la meta más deseable para cualquier reactorista.

Pero un Ala de élite no sólo la forman los pilotos. La base aérea de Los Llanos está atendida por 2.000 hombres, de los cuales hay unos 15 oficiales, 500 suboficiales, 1.000 soldados y 200 personal civil, en la mayoría de los casos altamente cualificados en diferentes servicios técnicos de apoyo en tierra.

Por cada hora de vuelo, el Mirage F-1 debe pasar 40 horas de revisiones en los talleres, además tiene que sufrir una inspección de 45 minutos antes de despegar y otra de siete minutos entre vuelo y vuelo. La base de Los Llanos cuenta, junto a las instalaciones del Ala 14 con la Maestranza Aérea de Albacete, donde el trabajo de los especialistas permite mantener en permanente funcionamiento el 80 por ciento de los aparatos. Estos deben vivir diferentes revisiones o escalones de mantenimiento en los que se les efectúan todo tipo de reparaciones y comprobaciones.

Los Llanos y el Ala 14 han llegado a ser prácticamente autosuficientes, puesto que el propio Ala realiza el primer escalón, pudiendo la Maestranza efectuar el segundo y la llamada «gran revisión», que hasta hace escaso tiempo debía efectuarse en la factoría francesa de Marcel Dassault, fabricante de los aparatos.

Estos sofisticados equipos técnicos instalados en Albacete no sólo permiten la revisión y puesta a punto de los aviones, sino la realización de importantes mejoras, conforme a las necesidades concretas del Ejército del Aire español. De origen, los F-1 llevaban instalados radares de tiro y exploración que les permite localizar un blanco a 80 kilómetros de distancia y dispararle un misil Matra-530 a 30 kilómetros del objetivo, antes que el piloto pueda ver a su enemigo. Estos equipos han sido modificados en Los Llanos, incorporándoles correctores de tiro. En total han sido unas 20 las mejoras que se le ha realizado al aparato desde su entrada en servicio, permitiendo desarrollar una tecnología de vanguardia a los especialistas y modernizando constantemente las prestaciones del aparato.

Pero junto a la técnica constantemente continua, prima el factor humano. Asimismo se mejoran los equipos, el entrenamiento y la experimentación continuada de los pilotos del Ala 14 que permiten ir adoptando tácticas modernas, muchas de propia creación que indudablemente serán de gran utilidad en un hipotético conflicto.

El 60 por ciento de los vuelos que se realizan son de entrenamiento. De este tiempo, el 40 por ciento de las misiones se dedican a la práctica de ataques a superficie (un 10 por ciento sobre la mar) y el otro 60 por ciento a simulación de combate aire-aire.

Los ejercicios y maniobras ocupan en realidad la mayor parte del tiempo de los reactoristas, no sólo en la base de Los Llanos sino en las otras instalaciones del Mando Aéreo de Combate. Es una especie de «juego» continuo, en el que participan todos, intentando simular cualquier tipo de eventualidad y en el que entra también la «honrilla» de cada unidad que intenta coger por sorpresa a los compañeros de otras Alas, lo que en la realidad supondría el haber logrado la destrucción de los efectivos enemigos en tierra. En aviación, como en ningún otro ejército, la mejor defensa es el ataque y, según dicen los pilotos, no hay mejor sistema de impedir que el enemigo te agreda que el destruirle sus aparatos sin que éstos siquiera hayan despegado.

Por todo esto no es extraño que un par de aviones Phantom salgan de las pistas de la base de Torrejón (Ala 12) a la hora más intempestiva con una misión concreta: atacar la base de Albacete o la de Valencia, con su carga de bombas y sus «pods» (término inglés traducible por barquillas o contenedores de equipos) de guerra electrónica, para intentar

La seguridad en el aire que permite realizar a los pilotos españoles arriesgadas figuras como ésta (foto del fondo) en que dos Mirage F-1 vuelan pegados a los lados de otro aparato que evoluciona invertido, depende de una completa labor de tierra de apoyo y ayuda. Antes de írse al aire, los aviones son cuidadosamente preparados:





no sólo se les carga con carburante y armamento, como este misil Matra (abajo izquierda) preparado para ser anclado, sino que se les revisan todos los sistemas (abajo centro). El oficial piloto efectúa en cualquier caso una última comprobación del estado de su máquina (abajo derecha).

engañar a los radares y demás sistemas de detección. Este tipo de ejercicios se denominan Red Eye y sirven para evaluar la Red de Defensa Aérea. Generalmente se inician desde unos 500 kilómetros mar adentro, hasta donde se desplazan normalmente los aparatos, desde allí inician una penetración a muy baja cota, desplazándose a gran velocidad casi rozando el agua. Los aparatos emiten una señal codificada para que se sepa que son «amigos», pero tras desconectar sus transmisores, en total silencio, proseguirán como si de un ataque real se tratara.

Ya en tierra, continúan volando pegados al terreno, buscando dar la menor imagen de radar posible, mientras que con sus equipos de guerra electrónica intentan crear interferencias. Si son localizados, los aparatos de otra base, por ejemplo Los Llanos habrán salido a su caza y el «juego» continuará hasta el final, con un combate aéreo de misiles (naturalmente simulado) en el que atacantes o defensores podrán recibir la fatídica señal de sus equipos de que han sido alcanzados y destruidos. Aunque los aviones atacantes hubieran sido aniquilados en teoría, continuarían con el ejercicio de aproximación a Los Llanos para evaluar, por ejemplo, los sistemas estudiados de escape tras la incursión.

Cada uno de estos ejercicios, realizados por aparatos que se denominan «blancos» duran unas seis horas, aunque algunos se prolongan durante días enteros para evaluar ataques nocturnos. En estas grandes operaciones Red Eye incluso son alertadas las unidades de artillería antiaérea del Ejército y barcos de la Armada, para que también se ejerciten en la detección y neutralización de ataques aéreos contra el territorio nacional.







Dos oficiales del Ala 12 de la base de Torrejón (Madrid) se disponen a entrar en su Phantom F-4, perteneciente al 122 Escuadrón. El de la derecha lleva el tradicional «mono» naranja empleado durante años por los reactoristas sobre el que se aprecia claramente el peto «anti-G». Se trata del navegante. Delante de él, a la izquierda, el piloto aparece equipado con el más moderno «mono» ignífugo de color verde.

Uno de los aspectos más curiosos de estos ejercicios es el control riguroso que se efectúa de todos los «blancos», de forma que en medio de ellos no pueda colarse un enemigo verdadero que aprovechara el ejercicio para atacar España.

Si el alto mando nota algo extraño, inmediatamente confirma la personalidad del avión y los «blancos» deben romper su silencio mantenido durante el ejercicio, para decir si se trata de uno de ellos. A la menor duda se ordenará inmediatamente el «scramble» de los aparatos de combate dispuestos para emplear fuego real, acabando desde ese momento el simulacro.

Muchas veces los ejercicios Red Eye cuentan con la participación no sólo de aviones del MACOM, sino de otros Mandos o incluso, como atacantes, de aviones franceses, italianos o de la VI Flota Norteamericana. Las maniobras en que participa ésta última se denominan «Poop Deck» y en ellas los reactoristas españoles también se ejercitan en el ataque contra la fuerza naval. Los ejercicios llamados Datex, consisten en ensayos de ataques por parte de aviones del ejército español contra el vecino territorio francés.

Los ejercicios tipo Daga, consisten también en penetraciones contra objetivos de importancia estratégica, pero son efectuados por formaciones completas de aparatos, unos, teóricamente, armados con equipo de ataque a tierra y otros con configuración aire/aire que se encargan de la protección de la fuerza de ataque. En este tipo de maniobras se suelen combinar aparatos de las diferentes Alas que componen el Ejército del Aire español.
fuerza de ataque. En estas maniobras se suelen combinar aparatos de las diferentes Alas.

Junto a la técnica, la «garra» e imaginación de los pilotos españoles constituyen además una baza más, con la que en muchas ocasiones se suplen incluso la falta de medios. Así los pilotos del Ala 14 no temen enfrentarse en ejercicios con los reactoristas de la VI Flota de la US Navy equipados con los potentes F-14 Tomcat o con los F-18, puesto que saben que en la guerra aérea actual no todo se puede cifrar en la calidad de los sofisticados misiles de largo alcance y la última baza siempre se juega en un combate «cuerpo a cuerpo» con los cañones, donde sale a relucir la gran agresividad de los reactoristas españoles.

No obstante, el mayor problema para estos pilotos del Ala 14, que dedican gran cantidad de tiempo al estudio de tácticas y aparatos, no parece estar en los cazas norteamericanos, sino todo lo contrario, en las estrategias y aviones propios del pacto de Varsovia que centran especialmente su atención. Aviones como el Mig 25 del que pronto dispondrán las fuerzas aéreas de Libia. Según comenta uno de los propios pilotos del Ala 14: «Gadaffi es nuestra frontera con la URSS».

NACIDOS EN COMBATE

n 1971, los marines sudvietnamitas olvieron de la operación Lam Son 19 siendo una fuerza de combate ás madura y más endurecida

ara los más cautos, y quizá los más decepcionados onsejeros norteameriacanos en Vietnam del Sur, la peración Lam Som 719 a principios de 1971 parea ser una aventura envenenada desde el inicio. Priero, había un problema de alto mando. Como una ueba del programa de vietnamización, el plan norеamericano para extremar la implicación sudvietamita en la guerra, la incursión Lam Son en Laos nía sobre sí las mayores esperanzas de Saigón y Washington. Pero el jefe de la operación, teniente eneral Hoang Xuan Lam, del I Cuerpo de Ejército, su estado mayor carecían de la experiencia de plaficar y dirigir una misión que implicaba a unidaes importantes del Ejército de la República de ietnam (ARVN) tales como la 1.ª División de Infanería, la 1.ª Brigada Acorazada, y un grupo de raners aumentado con unidades aerotransportadas y e marines de la Reserva Nacional. Cada unidad inervenía como fuerza de División por vez primera. ncluso así, esta fuerza de choque sudvietnamita tea sólo 16.000 hombres, la mitad de la fuerza noreamericano-vietnamita que había lanzado una opeación fronteriza en Camboya un año antes.



ARVN MARINES

Durante sus 21 años de historia, los Thuy Quan Luc Chien (el Cuerpo de Marines sudvietnamitas) pasó de ser una fuerza terrestre tipo batallón a la más eficaz unidad División del ARVN (Ejército de la República de Vietnam). El primer batallón se creó el 1 de octubre de 1954 con un número de compañías de comando y ribereñas que habían actuado en Vietnam del Norte antes de pasar al Sur, según las estipulaciones de los Acuerdos de Ginebra. El crecimiento y entrenamiento del Cuerpo lo supervisaron consejeros norteamericanos. En 1955, el batallón, con 1.000 hombres, realizó dos enérgicas acciones contra fuerzas y bandas antigubernamentales. Para 1962, la fuerza de los marines había aumentado 5 veces y la unidad tenía categoría de brigada. Dos años después, el Cuerpo se separó de la Armada y comenzó a informar directamente al Alto Mando sudvietnamita. En 1968, durante la ofensiva del Tet, los marines se convirtieron en una División de dos brigadas. A mediados de 1970 se añadió una tercera, después de varias acciones triunfales en Camboya. Parte de la División tuvo un papel clave en Lam Son 719, la incursión en Laos en 1971, y un año después hizo una contribución importante a la derrota de la ofensiva de Pascua del enemigo. Después de la retirada de las fuerzas terrestres norteamericanas, los marines actuaron como la reserva central del ARVN, para realizar operaciones de contrainsurgencia. Los marines combatieron la invasión de 1975 desde el Norte pero fuertes pérdidas alrededor de Da Nang eliminaron a la División del orden de combate del ARVN. Arriba: el distintivo de la Brigada de marines.

Para complicar más las cosas, había antipatía entre el General Lam y los marines del ARVN, que en privado se referían a él como «el viejo manos puñeteras» por el modo en que agitaba sus manos de modo imponente por un mapa de batalla mientras discutía sus conceptos operacionales. Para los marines, tales audaces manotazos se traducirían finalmente en pérdidas excesivas.

La estrategia subyacente a Lam Son 719 exigía la creación de una línea de emplazamientos apoyados por helicópteros para proteger los flancos de un avance acorazado principal a lo largo de la Vía 9 desde la llanura de Khe Sam de Vietnam del Sur al objetivo principal, el pueblo de Tchepone, un punto en la Ruta Ho Chi Minh a unos 22 Km dentro de Laos. El dañar la vía impediría al enemigo en Vietnam del Sur recibir suministros vitales. No obstante, esta confianza en los helicópteros era más adecuada para el más llano campo del delta del Mekong y Camboya, pues tanto el terreno como el tiempo atmosférico se volvieron menos favorables al acercarse a la accidentada zona desmilitarizada (ZD) en el paralelo 17. En tales alrededores, los consejeros norteamericanos habrían preferido atacar Tchepone con una columna de infantería casi invulnerable de las Divisiones del ARVN, apoyada por acorazados, y después girar al Norte o al Sur según la oportunidad. Temían que con la estrategia existente, los cruciales emplazamientos de fuego estarían sometidos a una destrucción segura.

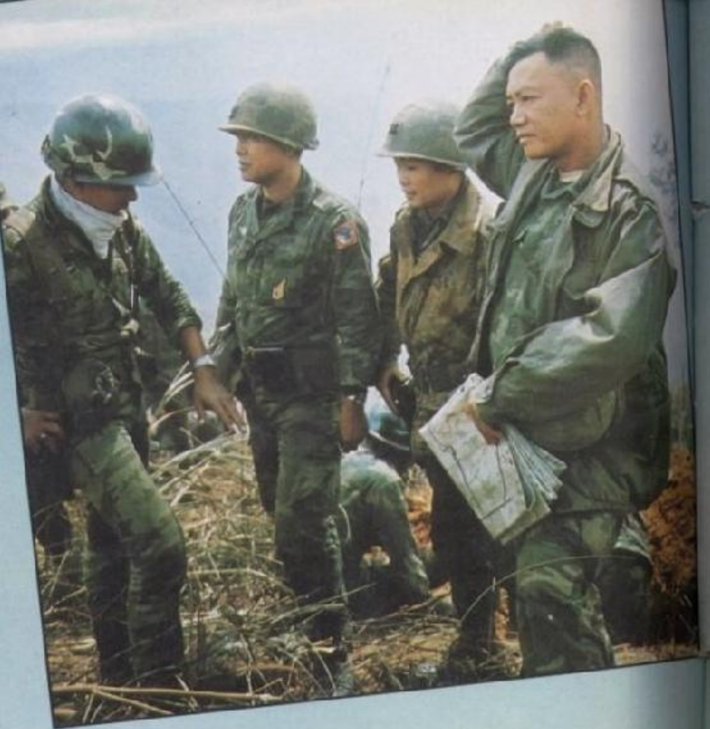
También diferían las opiniones en cuanto a la fuerza de la oposición que el Ejército nordvietnamita (EN) podría ofrecer contra la incursión. Para algunos, la predicción de los oficiales de Inteligencia sobre una lenta respuesta del EN a Lam Son 719 —que además se diluiría con una estratagema anfibia propuesta contra la ciudad nordvietnamita costera de Vinh— parecía demasiado optimista para tomarse en serio.

Los recelos de los consejeros cayeron en saco roto durante la fase de planificación dividida y muy ocultada y, por desgracia, esta discrección hizo más para aislar al Alto Mando sudvietnamita de la realidad que el negar información esencial a los agentes nordvietnamitas. Gracias a numerosos puntos débiles de la seguridad sudvietnamita, el EN supo enseguida los detalles crecientes de la operación, casi a diario.

Se designó a los marines como la reserva del Cuerpo para Lam Son 719, pero el día D, 8 de febrero de 1971, ninguna de las tres Brigadas de la División había llegado al punto de salida de Khe Sanh. Dos realizaban misiones de reconocimiento en las proximidades de la ciudad de Quang Tri, también en el I Cuerpo, y la tercera actuaba en la zona de Neak Louang-Kampong Trabek en Camboya. Sin embargo, para finales del mes, las tres Brigadas estaban en Khe Sanh y el puesto de mando de la División había llegado por aire desde Saigón para asumir el control directo de las operaciones en el campo por vez primera.

El controlar los mecanismos de mando y centralizarlos en la División era sólo parte del problema planteado a los marines. Existía aún una barrera psicológica. Los jefes de Brigada, habituados al ejercicio de la autoriadad absoluta dentro de sus propios ámbitos, eran renutentes a aceptar órdenes e incluso consejo, de oficiales de Estado Mayor de la División, que tenían menos antigüedad. En consecuencia, persitía una tradición de operaciones semiindependientes, pese a una necesidad de control más centralizado.

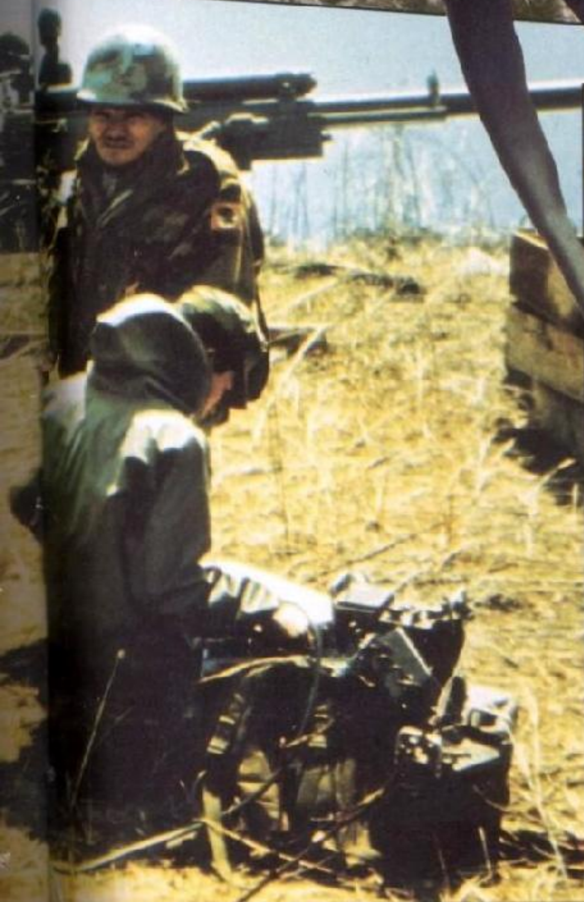
A primeros de marzo, las Brigadas de marines 147 y 258 entraron en Laos y guarnecieron los emplazamientos Delta y Hotel para dejar libres a tropas de







Pág. 701: tropas sudvietnamitas penetran en Laos al comienzo de Lam Son 719, la operación para dividir la vía Ho Chi Minh. Extremo izquierda: el jefe de la operación, Teniente General Hoang Xuan Lam (derecha), habla con su estado mayor de campo. Derecha: dirigidos por un M113 APC, una columna sudvietnamita avanza hacia el pueblo de Tchepone, el punto focal del ataque. Debajo, izquierda: apoyo artillero denso en acción. Una batería fija las coordenadas de una posición enemiga. Debajo: armado con un lanzagranadas M75, un marine se pone a cubierto.







Lam Son 719

Cuerpo de Marines Sudvietnamitas, marzo de 1971

A las 10,00 h. del 8 de febrero de 1971, fuerzas acorazadas y helitransportadas sudvietnamitas iniciaron la Operación Lam Som 719, entrando en Laos y avanzando hacia Tchepone con el objetivo de cortar el suministro y la vías de infiltración nordvietnamitas al Sur, a lo largo de la Ruta Ho Chi Minh. Para el mes siguiente, los emplazamientos sudvietnamitas estaban bajo fuerte presión de las fuerzas comunistas y se desplegaron dos Brigadas de marines para mantener las bases Hotel y Delta.

En Laos

8 Feb 10,00 Se inicia la Operación Lam Son 719 cuando la 1.ª División Acorazada del ARVN cruza la frontera de Laos y avanza a lo largo de la carretera 9. Las Divisiones 1.ª de Infantería y 1.ª Aerotransportada son helitransportadas y establecen bases en los flancos izquierdo y derecho. Fuerzas del EN contraatacan pero el avance del ARVN continúa.
5 Mar Fuerzas del ARVN establecen las bases Lolo, Sophia y Liz.



Hope
Tchepone
Sophia
Objetivo 31
Liz
Xe Pon
Lolo
Objetivo 30
Aloui
Carretera 9
LAOS
1.ª B.ª Aerotrans. ARVN
QUANG TRI
1.ª Div. Aerotrans. ARVN
1.ª Div. Inf. ARVN
Khe Sanh
2
Delta
Hotel
1
VIETNAM DEL SUR

Los marines penetran

Se despliegan las Brigadas 147 y 258 de marines del ARVN, encargándose de la defensa de las bases Hotel y Delta para dejar libre a la 1.ª Div. de Infantería para la acometida final hasta Tchepone.
9 Mar Tropas del ARVN ocupan Tchepone.
10 Mar Comienza la retirada de Laos.
21 Mar Los marines que protegen la base Delta resisten un asalto masivo hasta su evacuación al día siguiente.



Clave

Marines del ARVN
Otras Fuerzas sudvietnamitas
Ruta Ho Chi Minh

la 1.ª División del ARVN para el asalto final a Tchepone. La Brigada 369, la única unidad restante de la Reserva Nacional, guarnecía la frontera laosiana.

Tchepone, por entonces un pueblo vacío y bombardeado, fue ocupado brevemente por tropas sudvietnamitas el 9 de marzo. No obstante, hubo que abandonar los planes iniciales de extenderse hacia el Sur cuando el EN reforzó sus unidades en la zona y estaba próximo a lograr una superioridad numérica de casi dos a uno. Para empeorar las cosas, había en camino incluso más refuerzos enemigos. En cambio, las unidades del ARVN se desplegaron hasta el límite y no se pudo asignar fuerzas adicionales a Lam Som 719 sin debilitar profundamente sus posiciones en Vietnam del Sur. Además, el tiempo atmosférico estaba empeorando para volar, un siniestro augurio para la línea de emplazamientos que aún dependía mucho del apoyo de los helicópteros. El 10 de marzo, se ordenó a las fuerzas sudvietnamitas que se retirasen.

La fase de retirada de cualquier operación militar es intrínsecamente la más peligrosa, pues dado que cada vez hay menos unidades en contacto con el enemigo, tienen que soportar cargas proporcionalmente mayores para proteger los flancos y la retaguardia de la fuerza en retirada. Este axioma se demostró una vez más en Lam Son 719, cuando la línea de emplazamientos falló ante los ataques del EN. La táctica nordvietnamita era sencilla: primero cercarían una base para impedir la huída y la ayuda por parte de unidades terrestres. Después, se estrecharía el cerco y se emplearían armas antiaéreas para eliminar el reaprovisionamiento aéreo. El EN haría todo lo necesario para aislar los emplazamientos. Pilotos americanos de helicóptero vieron incluso a soldados enemigos tumbados sobre su espalda bajo el alambre espinoso que rodeaba a las bases, disparando sus armas ligeras a los aparatos que se estaban acercando a las zonas de aterrizaje. Después, cuando las pérdidas de helicópteros aumentaran y las guarniciones de las bases se vieran desesperadamente faltas de alimentos, agua y munición, los atacantes esperarían hasta un día nublado, cuando fuese imposible el apoyo estrecho de aviones. En



VIETNAMIZACION

La ofensiva comunista del Tet de 1968 fue el punto decisivo de la implicación norteamericana en la guerra de Vietnam, y condujo a la retirada gradual de las tropas terrestres norteamericanas de Vietnam del Sur. El Tet obligó al presidente Johnson a introducir cambios profundos en la dirección del conflicto. El pivote de la nueva estrategia de Johnson fue el programa de vietnamización. Básicamente un dispositivo para satisfacer el imperativo político de reducir las pérdidas norteamericanas, el programa tenía tres puntos principales: entrega de las bases norteamericanas al ARVN (ejército de la República de Vietnam), mejorar las armas y el entrenamiento de las fuerzas indígenas, darlas las tareas de combate desempeñadas por fuerzas norteamericanas. En marzo de 1968, la Administración estadounidense tomó la decisión de detener la concentración de sus fuerzas y comenzó a suministrar al ARVN equipo moderno. Al mismo tiempo, los sudvietnamitas establecieron una movilización general para todos los varones útiles entre 16 y 50 años, y crearon la Fuerza de Autodefensa Popular, una milicia para proteger los pueblos de la instrucción enemiga. Para finales de año, la fuerza del ARVN paso de 200.000 a 820.000 hombres. Cuando el presidente Richard Nixon tomó posesión a principios de 1969, el programa se intensificó. Entre 1969 y 1971, el número de soldados americanos en Vietnam pasó de 475.000 a 158.000 hombres. Pese a la vietnamización, el ARVN siguió estando mal preparado para enfrentarse a cualquier amenaza importante del Norte. Las fuerzas sudvietnamitas eran relativamente bisoñas, el índice de deserción era muy alto. El mando del ARVN a todos los niveles era malo y considerablemente menos experto que los nordvietnamitas. En 1975, la ofensiva nordvietnamita final que condujo a la caída de Saigón, mostró las deficiencias de la vietnamización.

Izquierda: creación de una posición de combate en la ruta a Tchepone.

Extremo derecha: la ofensiva sudvietnamita pronto se empantanó en una serie de encarnizadas batallas de desgaste concentrándose en las bases creadas a lo largo de la carretera a Tchepone. El tiempo infernal impidió el apoyo aéreo y los marines tuvieron que hacer una retirada combatiendo. Extremo derecha: en la cota 30 hubo alguno de los combates más duros, ya que los nordvietnamitas lanzaron lo mejor de sus unidades contra el perímetro de la base. Debajo, inserto: El teniente general Lam celebra una reunión sobre el terreno con uno de sus consejeros americanos. Factores políticos impidieron a los oficiales americanos penetrar en Laos y dificultó su coordinación con los sudvietnamitas. Pese a estos problemas, los marines lograron reagruparse y neutralizar los ataques enemigos hacia Khe Sanh. Debajo: una foto aérea de la vía a Laos.

ese momento, lanzarían sus tanques y desbordarían la posición.

El apoyo aéreo eficaz era el único modo disponible de los sudvietnamitas para contrarrestar tales tácticas. Para los marines vietnamitas, esto lo controlaba generalmente un par de consejeros norteamericanos, conocidos como *co-van My*, por Batallón, en contacto con la jefatura aérea norteamericana. Pero la decisión del Congreso que había sacado a los consejeros de Camboya el 30 de junio de 1970 estaba aún en vigor, y no se permitió a ningún *co-van* acompañar a su unidad a Laos. En alguna parte de la cadena de mando, se había hecho una débil concesión a la realidad, y se permitió a un solo consejero el ser aerotransportado sobre el sector de la División en cualquier momento dado. Esto tenía un valor más cosmético que real, pues un consejero estaba totalmente ocupado buscando apoyo estrecho para su propio batallón. El satisfacer las exigencias de seis batallones en contacto con el enemigo, sin un hombre en tierra para señalar los objetivos y lanzar aviación eficaz sobre ellos, era en ocasiones más de lo que un solo consejero podía soportar.

La presión sobre las abrumadas unidades sudvietnamitas aumentó de modo uniforme durante la fase de retirada. Algunas lograron regresar a sus bases en orden relativamente aceptable. Otras no, y una famosa fotografía de soldados aterrados del ARVN trepando a los patines de un helicóptero de evacuación se convirtió en un símbolo infortunado y equívoco de Lam Son 719 para los lectores de periódicos en todo el mundo.

Hacia finales de marzo, las fuerzas nordvietnamitas contraatacantes pudieron concentrarse sobre las dos Brigadas de marines en Laos. Dos regimientos del EN entraron desde el valle de A Shau en Vietnam del Sur para rodear la base Delta, aún defendida por la Brigada 147. Mientras tanto, otro regimiento nordvietnamita atacó la base Hotel, copando a sus defensores de la Brigada 258. Siguiendo el modelo ahora familiar, las unidades del EN situaron 10 cañones antiaéreos en las colinas circundantes de la base Delta, mientras que la machacaban con artillería de 130 mm. El lazo se estaba estrechando.

Al rayar el alba del 21 de marzo, atacaron. Los defensores de Delta combinaron artillería, apoyo aéreo estrecho y un ataque de bombarderos B-52 que había sobrevolado un batallón nordvietnamita matando a 400 hombres, para frenar el avance enemigo. El respiro duró poco, y los nordvietnamitas renovaron el asalto al día siguiente desde posiciones dentro del perímetro defensivo de la base. Las bajas de la Brigada 147 estaban aumentando y su suministro de munición estaba disminuyendo peligrosamente. Anochecía el segundo día cuando las fuerzas del EN lanzaron su ataque final. A medianoche, se habían apoderado de la base. Los marines retrocedieron hacia el Nordeste, intentando irrumpir a través de las fuerzas envolventes. Al mediodía del día siguiente habían establecido y asegurado una zona de aterrizaje de helicópteros, para facilitar su evacuación a Vietnam del Sur. Los marines que se retiraban de Delta en otras direcciones tuvieron que huir del enemigo abriéndose paso campo a través hacia posiciones amigas.

De vuelta a Khe Sanh, aumentó la inquietud con



el paso de las horas y sin que la base recibiese noticias de los rezagados. Khe Sanh tenía también otros problemas pues el puesto de mando de la División, construído y protegido después de unos pocos días despreocupados como un campamento, sufría un fuerte ataque de artillería de 122 mm y 130 mm, afinando por obsevadores desde la enorme mole Co Roc que dominaba la llanura de Khe Sanh. En un rasgo típico de humor tétrico, los consejeros americanos en las colinas circundantes de Khe Sanh pretendieron transmitir el fuego artillero nordvietnamita por la red radiofónica *co-van*, para la (supuesta) diversión de los consejeros de nivel División situados dentro de Khe Sanh.

Abriéndose paso de regreso a Vietnam, los marines infligieron tanto castigo como sufrieron

Estos tenían su estilo propio de retroceder. Uno, yerno del legendario General americano de marines, Lewis «Chesty» Puller, era un veterano del asedio de Khe Sanh de 1968. Había salvado sus viejos mapas de batalla. Cuando una ronda artillera descargó cerca de la vieja pista de aterrizaje, sacó su brújula y marcó un acimut hacia la fuente calculada de disparo. Después, corrió al otro extremo de la vieja pista de aterrizaje y marcó otro acimut, para cruzarlo con el primero en el mismo punto del mapa donde una posición artillera nordvietnamita se había situado en 1968. La petición del consejero de fuego de contrabatería produjo una serie de espectaculares explosiones secundarias cuando estalló una gran cantidad de munición enemiga.

Antes de dos días, los marines rezagados comenzaron a volver a líneas amigas, calmando la ansiedad en Khe Sanh. Para el 25 de marzo, después que la Brigada 258 hubiese regresado sin incidentes por helicópteros desde la base Hotel, las cifras de bajas de la División de marines eran 335 muertos en acción y 768 heridos; la mayoría, de la Brigada 147. En el haber, el inicialmente total alto de desaparecidos en acción había disminuido hasta 37, y los fusileros marines que regresaban se reequipaban, reagrupándose resueltamente y retrocediendo hasta las colinas para ayudar a defender Khe Sanh.

Al principio, algunos de los marines parecían estar «sacudidos» por su terrible experiencia, pero se hizo evidente que al abrirse paso de regreso a Vietnam, habían inflingido al menos tanto castigo como sufrieron. Una misión radiofónica enemiga citó varios regimientos que estarían volviendo a casa para un «descanso» bien merecido. Más tarde, estas unidades desaparecieron silenciosamente del orden de batalla nordvietnamita.

Los consejeros y el mando marine emprendieron sus tareas de reconstrucción con determinación. En un año, estos marines asegurarían la línea defensiva que detuvo la ofensiva nordvietnamita de 1972, y finalmente reconquistaría lo perdido de la ciudad de Quang Tri.

Junto con el proceso reconstructor hubo un cambio sutil del pensamiento de nivel Brigada a División. Un presagio de este cambio surgió poco después que la División marine se trasladase de Khe Sanh a las cercanías de Quang Tri. El oficial G-3 (operaciones) de la División había volado a uno de los puestos de mando de la Brigada, después de redibujar los límites de zonas de operación. Al jefe de Brigada no le gustó esta nueva zona y, con un gesto casi despectivo de la mano, dijo al G-3 que volviese a su cuartel general y escogiese una zona mejor para su Brigada.

El oficial G-3 quedó alicaído pero su consejero americano se sentía frustrado. Echando a un lado a su oponente, el *co-van* dijo con vehemencia insólita: «¡Si vuelve Vd. al Cuerpo, nunca será un verdadero G-3! Tiene Vd. que hablar con la autoridad del jefe de la División».

Desconcertado por este estallido, el G-3 hizo dos llamadas, usando el teléfono de campo. La primera fue el jefe de la División, que confirmó lo que el consejero había dicho. Después, el G-3 llamó al belicoso jefe de la Brigada. Con nueva autoridad en su voz, dijo al mismo que cumpliese sus órdenes, según lo indicado, en su zona asignada. Sería un verdadero G-3. Los marines sudvietnamitas estaban llegando a su mayoría de edad como División de combate.

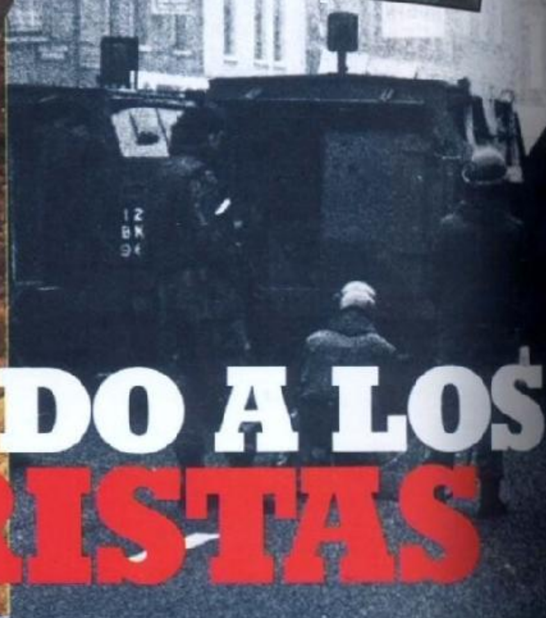


El viernes 21 de julio de 1972, Belfast se estremeció con la oleada de una campaña de bombas del IRA Provisional. Los hombres de la unidad de Desactivación de Explosivos se desplegaron inmediatamente para la tarea de neutralizar los dispositivos letales

Debajo, izquierda: un Oficial técnico de munición (ATO) de una unidad de eliminación de material explosivo (EOD) desconectando una carga del PIRA en Irlanda del Norte. Debajo, derecha: tropas observan a personal EOD trabajando en una calle afectada por bombas.

En julio de 1972, el Ejército Republicano Irlandés Provisional (ERIP) puso en ejecución un plan para realizar su mayor asalto contra la ciudad de Belfast. Se seleccionaron objetivos para más de 30 bombas, con la finalidad de causar el máximo terror y daño posibles en la parte culminante del éxodo masivo de fin de semana al campo, cuando los que podían permitírselo, se fueron a las colinas y a la orilla del mar para huir de la tensión de la ciudad. El viernes 21 de julio de 1972, un Sargento y un cabo de la 321.ª Unidad de Desactivación de Explosivos (EOD),





DERROTANDO A LOS TERRORISTAS

Royal Army Ordnance Corps (RAOC), se afanaban en controlar su robot por mando a distancia, el «Oruga», en su base en Albert Street Mill, situada en el corazón de Belfast. Cada elemento de este inestable robot, sus baterías, cámara de TV y receptor, cable de conexión y brazos hidráulicos se comprobó por separado. Los conductores de los «Pigs» (transportes de tropas acorazados de 1 tn) y Landrovers largos realizaban también sus comprobaciones, atendiendo sus motores y probando las radios. El capitán de la unidad y tres Oficiales técnicos en munición (ATOs) jugaban a las cartas. El suboficial de guardia estaba escribiendo a su esposa y con un ojo en el teléfono. Por encima de los hombres de la EOD, la escolta de infantería ganduleaba, lista para la llamada de alarma, con las grandes botas sobre la cama, chalecos antibalas y armas a mano. Había sido una mañana muy tranquila, y parecía demasiado bello para ser verdad.

En las calles, miembros del Royal Ulster Constanbulary (RUC) y del Ejército británico patrullaban. En 1972, Gran Bretaña tenía 20.000 soldados desplegados en el Ulster, tomados de una amplia gama de unidades, entre otras, los Kings Own Scottish Borderers, el Kings Own Border Regiment, los Gordon Highlanders, el Royal Regiment of Fusiliers, el Staffords y los Welsh Guards estaban allí, junto con los Royal Marine Commandos y el Parachute Regiment, y todos los servicios de apoyo necesarios para mantener en funcionamiento todo el conjunto.

Las unidades EOD representan sólo una pequeña parte de la entera presencia del Ejército británico en Irlanda del Norte. En 1970 había existido sólo una unidad EOD, dirigida por un Capitán con un Suboficial como ayudante. Con el paso del tiempo, cuando la campaña de bombas del PIRA adquirió impulso, se crearon unidades EOD en Belfast, Londonderry y Lurgan. Los equipos se organizaron en secciones y se asignaron a Brigadas del Ejército. La 39.ª Brigada de Infantería cubría Belfast, la 3.ª controlaba la frontera Sur, y la 8.ª era responsable de Londonderry y de la parte Norte del Ulster. Los equipos EOD individuales, tenían un operador de sección (el ATO), su Cabo ayudante, conductor y una escolta armada. La sección de Belfast de cuatro equipos iba a tener su día más largo y extenuante el viernes sangriento, 21 de julio de 1972.

Cuando la población de la ciudad realizaba sus tareas cotidianas, miembros de boina roja del Women's Royal Army Corps inspeccionaron sistemáticamente las bolsas de la compra de las mujeres cuando caminaban por las arquerías principales. Los cafés y bares estaban llenos, e irlandeses, protestantes y católicos, se afanaban en reparar el daño causado por cientos de bombas que habían estallado por toda la ciudad durante las semanas anteriores. Parecía como si Belfast fuese a disfrutar de un día tranquilo. Pero los terroristas irrumpieron.

Poco antes de las tres de la tarde, estallaron las primeras bombas, seguidas rápidamente por muchas más. No había habido aviso. Los equipos EOD se movilizaron inmediatamente, y sus Pigs, autos acorazados Saracen y Landrover corrían pronto a los escenarios de las explosiones. Informes de paquetes sospechosos llegaban a la sede de la EOD. La infantería acordonaba rápidamente cuando, frenando en seco, los equipos EOD se afanaban en descargar sus robots y ponerlos a trabajar. Guiados por la información aportada por las cámaras de los «orugas», los ATO pudieron detonar un número de bombas con pequeñas explosiones controladas, espar-



Debajo: unidad de eliminación de bombas entra en acción. Protegidos del peligro de explosión o restos de metralla con una «caja» de vehículos acorazados, los hombres vigilan cuando un ATO toma el cable de control de un «oruga» cuando se acerca a un auto sospechoso en Belfast. Los transportes de tropas acorazados («Pigs») ofrecen también a las unidades transporte seguro en la ciudad.

ELIMINACION DE BOMBAS

Aunque proyectiles sin estallar, de diferentes tipos, se habían tenido que neutralizar casi desde la invención de la pólvora, las escuadras de eliminación de bombas tal como las conocemos hoy día, no aparecieron hasta el bombardeo masivo de ciudades en la II Guerra Mundial. Otro factor fue el desarrollo alemán de la espoleta eléctrica de tiempo, que condujo a una nueva arma, la bomba de acción retardada. Lanzada sobre una ciudad, este tipo de bomba era no sólo potencialmente muy destructiva, sino que también podía estorbar seriamente el esfuerzo bélico paralizando áreas enteras. Dichas bombas se habían usado ya por Alemania en la guerra civil española, pero la British War Office tardó en responder a la nueva amenaza. Sin embargo, en la primavera de 1940 autorizó la creación de 25 Secciones de eliminación de bombas, cada sección con un Teniente, un Sargento y otros 14 hombres, y durante 1940 se crearon muchas más. Sin embargo, no había material especializado de desarme, y los equipos que intentaban desactivar bombas con martillos y escoplos, se vieron bloqueados, y sufrieron pérdidas muy elevadas. Las cosas mejoraron cuando instituciones como el Research Depot en Woolwich pudieron examinar las armas alemanas y desarrollar medios para extraer las espoletas de resistencia de condensador eléctrica de las carcasas. Para el cese de las hostilidades, incluso bombas V se desactivaban con éxito, aunque el riesgo para los operadores nunca pudo eliminarse. Los equipos de eliminación de material explosivo en Irlanda del Norte se ven actualmente ante armas muy diferentes a las lanzadas por la máquina guerra de Hitler, pero la tarea de las EOD sigue siendo la misma: intervenir y parar la cuenta atrás hasta la destrucción.

CAMPAÑA DE BOMBAS

Desde el inicio de la violencia sectaria en Irlanda del Norte durante 1969, la campaña de bombas del IRA ha sufrido grandes cambios tanto en la escala de actividad como en lo avanzado de las bombas utilizadas. Sólo se registraron nueve explosiones en 1969, pero en 1970 el total aumentó dramáticamente a 153, muchas de ellas por bombas de gasolina.

El empleo de explosivos comenzó seriamente en 1971, por lo general, gelinita comercial activada por un reloj. Después que el personal de desactivación neutralizase con éxito varias cargas, sin embargo, se colocaron en las bombas dispositivos antimanipulación, tales como una carga conectada a un microinterruptor sensible al menor movimiento.

En 1972, el PIRA desplegó coches-bomba con explosivos fabricados con substancias fácilmente disponibles tales como herbicida. No obstante, estas mezclas eran muy inestables y unos 50 terroristas fueron muertos por sus propias bombas en ese año. La técnica de activar las bombas a distancia por cable también se introdujo en 1972.

Desde entonces, la colocación de bombas del PIRA ha pasado a manos de expertos. Se utilizan detonadores electrónicos y se emplea un explosivo basado en carburante, aún fácilmente fabricado pero mucho más estable. Las bombas también se han vuelto más pequeñas para impedir una pérdida innecesaria de vidas que podría dañar la causa del PIRA.

Dispositivos como bombas incendiarias de cassette y grandes latas de gasolina sujetas a explosivos se introdujeron a finales de los años setenta. Al confiar en el fuego más que en el estallido para su efecto, tales bombas se activaban también por radioseñal, eliminando la necesidad de mecanismos de relojería no fiables. Por último, los progresos en electrónica se han aplicado con efecto letal en un desconcertante racimo de bombas cazapolicías y se han colocado células fotoeléctricas en avanzados mecanismos disparadores. En un sistema particularmente hábil, un terrorista pegó un cartel pro IRA sobre una célula fotosensible. El soldado que lo quitó escapó por muy poco de la muerte.











ciendo los componentes sin daño, listos para el ulterior examen forense.

Pero en algunos casos había que enfrentarse físicamente a la horrible bestia del tictac. Un suboficial tomó una bomba que había sido colocada en los travesaños de un puente ferroviario, balanceándose él precariamente en la estrecha vía peatonal y consciente que, si el paquete tenía un conmutador de disparo por inclinación, ese brusco movimiento podría ser el último suyo. Aunque se enviaron más grupos de desactivación de bombas por helicóptero cuando se hizo evidente el tamaño de la ofensiva, había demasiadas bombas que desactivar a tiempo.

Estallaron bombas en tres estaciones de autobuses, una estación ferroviaria, un hotel, un puente peatonal y varias oficinas. La más horrible fue la explosión en la estación de autobuses de Queen Street. Los transeúntes a la espera de billete atrapados en el estallido yacían mutilados por doquier, con miembros divididos, manos y pies esparcidos grotescamente en la matanza. Los intestinos de alguien colgaban sobre un muro. En toda la ciudad, las bombas segaron 11 vidas, incluyendo a dos Welsh Guardesmen, y produjeron 130 heridos. Unos pocos eran soldados pero muchas víctimas eran católicos romanos. Por la noche, cuando una espantosa capa de humo flotaba sobre la ciudad, 96 personas yacían en el hospital, muchas de las cuales siguen lisiadas hasta hoy. Buscando cualquier prueba que pudiese llevar a la detención de los autores, los grupos EOD trabajaron sin descanso. Pisando sobre cristales rotos y manchas de sangre, redactaron informes sobre cada explosión, señalando con precisión la causa, el peso del explosivo utilizado, y las pérdidas y los daños causados.

Visto en el contexto de la historia de la desactivación de bombas británica, el Viernes Sangriento fue notable sólo por la enorme escala del ataque. Desde la II Guerra Mundial, los técnicos del Royal Army Ordnance Corps han realizado su peligroso trabajo en todo el mundo. Los pioneros de la desactivación de bombas tuvieron que apañarse con un par de alicates, la experiencia surgida de la práctica, y más que un poquito de esperanza. Las modernas técnicas de desactivación de explosivos hacen mucho mayor uso de tecnología desarrollada a medida. El mayor beneficio es que se ha reducido mucho la necesidad de enfrentarse físicamente a la bomba, y muchos dispositivos explosivos se neutralizan actualmente utilizando material como el «Oruga». Cuando no hay posibilidad de utilizar material de control remoto, la desactivación de la bomba plantea el grave peligro personal de los años pasados.

La angustiosa tarea de desactivar una bomba con espoleta exige un temple humano especial. En circunstancias normales, el soldado combatiente se ve cara a cara con su enemigo, pero el oficial de desactivación de bombas está alejado del conflicto. El enemigo se ha retirado, dejando un mecanismo que tiene el poder de eliminar a quien pretende neutralizarlo y al objetivo fijado para su destrucción. Una bomba no puede ignorarse y, con frecuencia, no puede ser retirada *in situ* sin el riesgo de un daño enorme causado a la propiedad. No hay opción más que para un operador muy entrenado para acercar-

Arriba, derecha: un método de manejar un coche-bomba es colocar una pequeña carga explosiva utilizando el «oruga». La bomba se detona después, desde una distancia segura (izquierda). Extremo izquierda, desde arriba: esta bomba-trampa ingeniosa se activa cuando se abre el libro, separando las bandas metálicas de la parte superior de la página. Una bomba activada por reloj. Un dispositivo incendiario de cassette.

se a la bomba y, utilizando toda la tecnología y el saber a su alcance, neutralizarla.

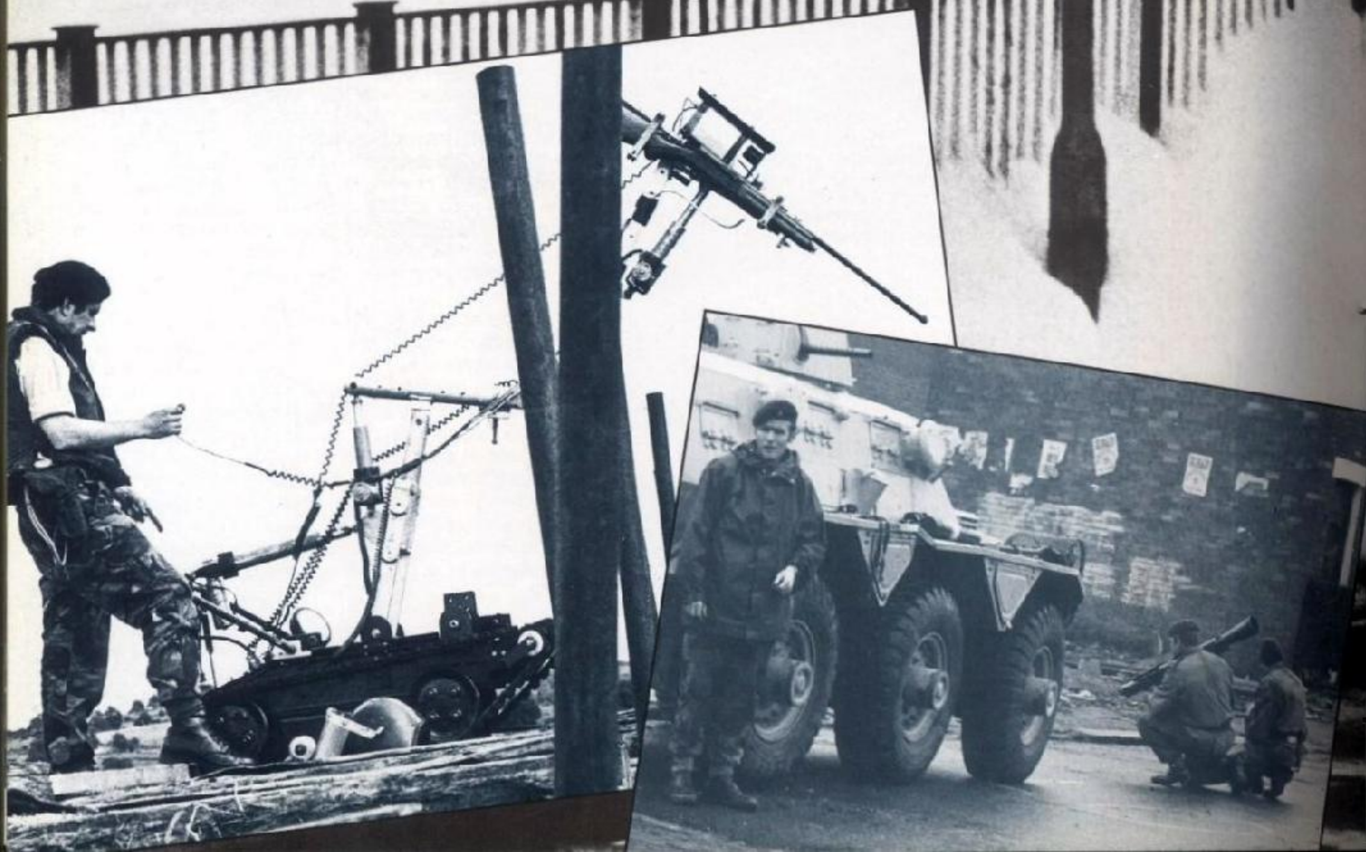
Desde el inicio de la actividad terrorista renovada del Ejército Republicano Irlandés (IRA) en 1969, la provincia de Irlanda del Norte ha planteado a los hombres de desactivación de bombas del Ejército británico una multitud de retos mortales y cada vez más avanzados técnicamente. Explosivos colocados con mecanismos de relojería, bombas activadas por cable en control remoto y por radio, dispositivos cazapolicías y bombas de mortero avanzadas se han utilizado contra las fuerzas de seguridad. Cuando quiera que una bomba no estalla, ya sea por fallo o porque su reloj dispone aún de tiempo, surge una oportunidad para impedir una suma más al protazgo de destrucción de los terroristas.

En 1972, el IRA Provisional (PIRA), cuya campaña de bombas estaba bastante alejada de la del IRA oficial, no andaba escaso de explosivos, y el control de la venta de detonadores no se había limitado lo suficiente para asegurar que unos pocos, si acaso, cayesen en manos terroristas. Cuando comenzó la campaña, se habían robado explosivos y detonadores de canteras y obras públicas. Cuando estas fuentes se secaron, los terroristas tuvieron pocas dificultades para pasar de contrabando grandes cantidades por la frontera de la República de Irlanda. Se podían utilizar, al menos, 150 puntos de cruce «no oficiales», y había innumerables lugares donde la gente podía simplemente pasar andando. El Gobierno de la República prometió luchar contra los terroristas, pero tenía poco poder para impedir sus actividades. Explosivos y armas también se estaban pasando de contrabando a tierra desde barcos mercantes internacionales o por los controles de aeropuertos, donados principalmente por simpatizantes residentes en EEUU.

En contra de la creencia popular, los hombres de los escuadrones de desactivación de bombas de Gran Bretaña no son todos voluntarios en el sentido habitual de la palabra. Los equipos EOD están formados por Oficiales técnicos en munición y técnicos en munición, que son los NCOs (el vocablo ATO se aplica generalmente ahora a ambas categorías de personas). Oficiales y NCOs se entrenan para mantener, reparar y eliminar toda la munición de servicio de tierra en la Army School or Ammunition, pero los Oficiales también reciben instrucción más detallada en Física, Metalurgia, Balística y Química de los explosivos en la Royal Military College of Science. Ambos se entrenan al mismo nivel en desactivación de bombas.

El personal seleccionado del Royal Army Ordenance Corps para entrenamiento en desactivación de bombas realizan primero una prueba psicométrica ideada para descubrir cualquier inadecuación mental latente para la tarea machacanervios. Las cualidades buscadas son: «discernimiento, previsión, la capacidad de aprender rápidamente de las acciones anteriores, una mente lógica, la capacidad de decisión y de ser flexible, confianza en sí mismo y prudencia».

Hay inevitablemente casos en que ninguna cantidad de entrenamiento formal puede actuar como un sustituto de la experiencia de campo. Esta observación sirve no sólo para los operadores mismos, sino también para los jefes de la unidad militar con quie-





Arriba: Oficiales de una unidad de eliminación de material explosivo y su equipo. El hombre de la izquierda lleva protección total, que le protege de las llamas y esquirlas de alta velocidad. El casco tiene audífonos incorporados. El segundo ATO sujeta la caja de control del oruga. Una ventaja de éste es que los operadores pueden hablar mientras estudian el problema en el monitor de TV, reduciendo al mínimo la posibilidad de un error de diagnóstico. En modelos posteriores del oruga, el alza puede orientarse para ofrecer una mucho mejor gama de ángulos de acercamiento (extremo izquierda). El cañón sin retroceso de hombro L14A1 Carl Gustav (arriba, primer plano, e izquierda) se usa para disparar una cabeza de combate inerte, un trozo sólido de metal, a un blanco cuando son impracticables los métodos más convencionales de desactivación de bombas. Trasfondo: se usa espuma acuosa para amortiguar el estampido de los explosivos. La presión ejercida por el mismo lo absorbe el estallido de millones de diminutas burbujas.

«ORUGA»

Idea de un Teniente Coronel retirado que trabaja en un centro gubernamental de investigación, el «Oruga» se introdujo en 1972 como un medio de manejar bombas sin estallar, y sin poner en peligro al personal especializado. El primer tipo de Oruga tenía 3 ruedas, pero versiones con cadena de caucho pronto resultaron más versátiles. El robot se movía con motores de batería y se guiaba con un cable conectado a la caja de control. Sin embargo, el cable limitaba su alcance, y el Oruga con radiocontrol apareció en 1977. Una vez que el aparato está en posición, el operador puede examinar el problema en un monitor de TV conectado a una pequeña cámara en el robot. Despliega entonces unos de los accesorios que se fijan a un mando regulable colocado sobre el chasis. Puede usarse una fijación de escopeta automática para destruir un paquete o para abrir el maletero de un coche, o puede desactivarse una bomba con una draga mecánica. Las cargas explosivas pueden también desintegrarse con «balas» de agua de alta velocidad disparadas con un tipo de arma conocida como el «pig-stick». El oruga tiene incluso un dispositivo para disparar un clavo en el suelo e impedir que una puerta se cierre sobre ello. Si una carga estuviese en una posición alta, puede usarse un vehículo con brazo regulable Eager Beaver para situar el oruga en la altura correcta. Un número de orugas han resultado destruídos en operaciones, para ser reconstruídos en sólo 24 horas. Su valor se ha demostrado una y otra vez, y no hay duda que su uso ha salvado de la muerte a varios operadores EOD.

Trasfondo: Colaboradores ayudan después que una bomba de 100 libras reventase un auto en County Tyrone, hiriendo a 6 personas. Derecha: Este Land Rover de las fuerzas de seguridad fue volado por una bomba de 100 libras colocada en una emboscada en County Fermanaugh. Abajo: los hombres combaten un incendio causado por la explosión de una cisterna, provocada por explosivos en Londonderry.

nes tienen que tratar. En una ocasión, un jefe de compañía de un batallón insistía en que una furgoneta abandonada debería ser retirada al día siguiente. Normalmente, tal operación, en el contexto de la campaña de bombas de Irlanda del Norte, implicaría una serie elaborada de verificaciones. Se desplegaría un grupo de perros para descubrir explosivos, habría un reconocimiento aéreo y se tomarían fotografías aéreas, y los Royal Engineers realizarían un registro de zona. En cambio, los jóvenes ATO se acercó a la furgoneta al alba, vieron que todo estaba normal, y entonces llevaron sus equipos al lugar. Las puertas y ventanas fueron abiertas con explosiones controladas y se registró el vehículo. No se descubrió nada sospechoso y se decidió que, con un policía al volante, los soldados quitarián la furgoneta del sitio.

Sin embargo, el vehículo no se movió y se trajo un Landrover para remolcarlo. Tan pronto como comenzó a moverse, una enorme explosión se tragó la furgoneta, matando al conductor y reduciendo el vehículo a un despojo retorcido. En el registro ulterior se descubrió que se habían enterrado 200 libras de explosivo al borde de la carretera y se habían activado por un dispositivo sensible al movimiento, situado bajo la rueda trasera de ese lado. Fue particularmente mortificante para los investigadores también descubrir un cordón blanco que iba hasta un montículo colindante, hasta un punto de ignición manual en la cima, que se había instalado cuando los explosivos fueron enterrados. Si se hubiesen realizado las comprobaciones habituales, se podría haber impedido la muerte.

Para el operador EOD en Irlanda del Norte, la clave para sobrevivir es un modo de ser suspicaz muy desarrollado que no se quita fácilmente. Cuando los dispositivos de los terroristas se volvieron cada vez más ingeniosos, el operador EOD dispuso sólo de su inteligencia y de su sexto sentido de que «algo no anda bien», para protegerle de la explosión. Tiene que estar preparado para evitar el llegar a la conclusión obvia y pasar así por alto el último cambio en el pensamiento de los terroristas.



CARTA DESDE IRLANDA

El general de brigada Peter MacDonald sirvió en Irlanda del Norte como oficial de desactivación de bombas y mantuvo una correspondencia regular con su hermana sobre su trabajo. Una carta, escrita a finales de 1972, describe la deplorable muerte de un colega:

«Hace dos tardes, hubo algunas explosiones en el campo, cerca de la frontera. Había seis cráteres en un círculo desigual, pero con una distancia, como si hubiese habido un sitio para un 7.ª bomba pero no hubiese estallado. Bill y un Oficial descubrieron un cable que iba hacia los agujeros y comenzó a seguirlo muy cuidadosamente, atento a cualquier trampa.

El Oficial dijo que lo seguiría, así que se metió en la charca, mientras Bill rodeaba y comenzaba a seguir el cable de nuevo, donde salía al otro lado. Saltó un muro de piedra, así que Bill bajó del muro a la puerta, la examinó y salió al borde de hierba al otro lado.

Bill vio que había un poco de turba cortada de la hierba y que el cable desaparecía en el suelo. Se volvió a colocar la turba que se había cortado, pero estaba desteñida y de un color diferente. Creo que dijo algo así como: "Esta debe ser una de las nuevas por control remoto". De cualquier modo, se agachó para observar mejor, la bomba estalló y él desapareció. ¡increíble!

Un tipo de Infantería que estaba al lado, ni siquiera resultó herido, pero lo vio todo. Se lanzó hacia el Oficial que acudía corriendo y que decía: "¿Está el ATO bien?" "Bromea usted", dice el Sargento, y después vomita en el suelo. El trozo más grande de Bill que encontraron era tan grande como la palma de tu mano. Metieron, lo que encontraron, en una bolsa de plástico».

En diciembre de 1976, se descubrió un automóvil averiado cerca de un paso de frontera. En la carretera, en la trasera del vehículo, que había sido deliberadamente volado, había dos lecheras, una de pie y la otra tumbada. El ATO que fue llamado al lugar, sospechó inmediatamente una trampa. El auto estaba en un punto ideal para emboscada, y si el recipiente contenía explosivos, un detonador controlado por radio podría haberse colocado fácilmente con su antena oculta por uno de los cercanos postes del telégrafo.

Después de realizar las comprobaciones normales, descubriendo que no había ningún dispositivo controlado por radio, el ATO entró y, utilizando gancho y cuerda, sacó el contenido de la lechera recta, explosivos. Cuando se hizo lo mismo con la lechera tumbada, salieron explosivos, pero algo quedó en el fondo. No preparado para meter la mano e identificarlo, el ATO y su WO2 utilizaron cuerdas para sacudir las lecheras. Salió el último objeto y los hombres pudieron examinar la bomba entera.

La lechera recta se había llenado con explosivos y tenía un trozo de detonante Cordtex metido hasta la mitad. Aparte de eso, estaba vacía, y no ofrecía peligro a menos que se metiese un detonador. La lechera horizontal también tenía Cordtex metido en el explosivo, pero en este caso estaba conectado a una pila y un reloj. Un operador confiado o demasiado cándido, trabajando contrarreloj, podría haber llegado a pensar fácilmente que la segunda lechera sería idéntica a la primera. Pero si se hubiese sacado el detonante de la 2.ª, habría activado el detonador de la pila y el reloj que estaban sujetos firmemente al fondo con una tablilla de madera. Siguiendo el procedimiento muy cauto que se convierte en la segunda naturaleza del buen ATO, se había neutralizado la bomba sin correr peligro.

Por su trabajo, los hombres del RAOC han recibido tres George Crosses, 49 George Medals, 40 Queen's Gallantry Awards, 12 MBE por heroísmo, 17 BEMs por heroísmo y 73 menciones en informes. Sólo puede especularse sobre cuántas vidas y cuántas propiedades han salvado los tranquilos, imperturbables y prudentes hombres de la Explosive Ordnance S Disposal.





El ejército de voluntarios de Popski fue seleccionado individualmente para realizar operaciones cruciales en el Desierto africano y en Italia

En la noche del 9 de septiembre de 1943, elementos de vanguardia de la 1.ª División Aerotransportada británica se introdujeron en el puerto italiano de Tarento, situado en el talón de la bota de Italia. A bordo iba el grupo R del Ejército Privado de Popski (PPA), 5 jeeps al mando del comandante Vladimir Peniakoff. Su misión era actuar como una fuerza de reconocimiento avanzada para la División: averiguar las fuerzas italianas y alemanas en la zona, así como examinar posibles zonas de aterrizaje para la RAF en la zona baja entre Tarento y Brindisi.

La situación política y militar en Italia era muy confusa durante este período, ya que los italianos se habían rendido antes de la llegada de Popski, y por ello estaban nominalmente al lado de los aliados. Los alemanes, por su parte, se sentían ultrajados por lo que consideraban una conducta italiana traidora y despiadadamente ocuparon aquellas posiciones defendidas por fuerzas italianas. En el Sur de Italia había relativamente pocas tropas alemanas, y por tanto, Popski y sus hombres lograron esquivar a los alemanes y actuar muy detrás de las líneas enemigas.

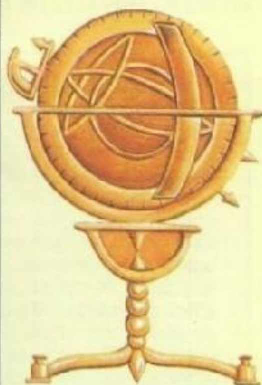
Formado con miembros del escuadrón de demolición n.º 1 en octubre de 1942, el ejército privado de Popski (PPA) combatió en todas las campañas italianas y nordafricanas, realizando incursiones profundas y tareas de reconocimiento. El jefe, un duro combatiente de sangre rusa, era Vladimir Peniakoff (derecha). Pese a su pequeño número, nunca más de unos 120 hombres, el PPA logró golpear duro al enemigo. Arriba, izquierda: hombres del PPA en el Norte de Africa. El cabo «Jock» Cameron (al volante), un guardabosque de paisano, fue el artillero de Popski durante gran parte de la guerra. Murió después de una emboscada a mediados de 1944 y fue muy llorado. Arriba: Popski (al volante) y Yunes Yusef Abdallah en Túnez. Yusef, un árabe senussi, resultó magnífico como intérprete y era famoso por utilizar un viejo paraguas para descubrir minas alemanas.

Los 5 jeeps PPA eran vehículos americanos normales pero modificados para atender las necesidades especiales de la unidad. Dado que la gran autonomía era un requisito esencial, se colocaron 7 latas de 4 galones de gasolina a los estribos externos de cada uno de los vehículos, que, con el depósito principal, ofrecían una autonomía de unas 600 millas. En dos pivotes —montados delante y atrás— iba el armamento del jeep, dos ametralladoras Browning, una de calibre 7,62 y la otra de 12,7. La munición de estas armas de cinta eran balas incendiarias, trazadoras y perforadoras, disparadas en sucesión. Cada jeep tenía dos o tres hombres, y sus armas personales eran metralletas Thompson MI, Colt automáticos y una diversidad de revólveres y cuchillos. Piezas de recambio, herramientas y raciones compuestas se guardaban en cualquier espacio disponible dentro o sobre el jeep.

Después del desembarco, los jeeps del PPA avanzaron tierra adentro, hacia Brindisi, con el fin de probar la actitud de las fuerzas armadas italianas ante los británicos. Para alivio suyo, Popski las encontró amistosas o apáticas, y aunque no estaban preparadas para combatir con sus ex camaradas alemanes, no estorbarían el avance aliado. Por la Fuerza aérea italiana, el PPA se enteró de lugares adecuados para la RAF, pese a que los alemanes habían hecho un intento débil para destruirlos. Popski comunicó sus descubrimientos al cuartel general de la División y

EJERCITO PR





RIVADO

EL EJERCITO PRIVADO DE POPSKI

Al iniciar su guerra en el Desierto Occidental con la Fuerza Arabe Libia, Popski propuso que debería formarse una pequeña unidad independiente para actuar con el Long Range Desert Group (LRDG), especializándose en sabotaje tras las líneas enemigas. Durante esta fase inicial de la guerra, florecieron «ejércitos privados» tales como el SAS, los comandos, el SBS y el LRDG, y la solicitud de Popski fue aprobada. En octubre de 1942 recibió el mando del Escuadrón de Demolición n.° 1 (23 hombres en total), apodado Popski's Private Army por el entonces coordinador de las fuerzas especiales, Teniente Coronel Shan Hackett. Creando su unidad en torno a dos viejos camaradas de la Fuerza Arabe Libia, Bob Yunnie y el francés Jean Caneri, Popski escogió un distintivo (arriba) en forma de un astrolabio (un primitivo instrumento de navegación) para su unidad. Cuando el PPA luchaba en 1943, la marcha de la guerra en el Norte de Africa era favorable a los aliados, y obligados los alemanes a retroceder a su baluarte en la Línea Mareth. Junto con otras unidades de penetración profunda, el PPA ayudó a encontrar una vía para flanquear la línea, así como para realizar algunas otras notables hazañas en las fases finales de la campaña. Terminada la guerra en el Norte de Africa, parecía haber pocas oportunidades para los viejos «ejércitos privados», pero Popski tenía buenps contactos dentro del 8.° Ejército, y así, en vez de ser llevado a El Cairo y disuelto, se encargó al PPA una nueva tarea en la invasión de Italia.

POPSKI Y SU EJERCITO PRIVADO

Vladimir Peniakoff (Popski), nacido en Bélgica en 1897, era el hijo de padres acomodados de origen ruso. Sabiendo inglés a edad temprana, fue enviado a estudiar a Cambridge en 1914, pero su carrera universitaria se interrumpió por el comienzo de la guerra. En vez de entrar voluntario en las fuerzas armadas belgas o británicas, Peniakoff se alistó como artillero en el Ejército francés, pues sus requisitos de alistamiento le permitían el rápido acceso a primera línea. Allí sirvió activamente y fue herido. En 1924 se estableció en Egipto como hombre de negocios en la industria azucarera. Su interés por los viajes se estimuló con expediciones al desierto, una actividad que hizo que se volviese hábil en el complejo arte de moverse en ese ambiente.

Ferviente admirador del modo británico de vida, solicitó un nombramiento en el Ejército británico después del inicio de la guerra en 1939, sirviendo ulteriormente como oficial en la Libyan Arab Force. Viendo pocas posibilidades para su talento en esta unidad, comenzó a acompañar a las patrullas del Long Rance Desert Groups (LRDG) —fue entonces cuando recibió el apodo de Popski— antes de formar su unidad especialista. Popski era el jefe indiscutible de su «Ejército privado», que dirigió durante las fases finales de la campaña norteafricana y durante la guerra en Italia.

Aunque la fuerza aumentó de tamaño, desde 23 hombres en octubre de 1942 hasta un máximo de 80 hacia el final de la guerra, fue siempre lo bastante pequeña para que Popski impusiese su carácter especial propio en la unidad. Especialmente porque tuvo el máximo de cuidado para seleccionar a sus hombres. La gran mayoría de los voluntarios fueron rechazados en la primera entrevista. Popski buscaba soldados bien entrenados en todas las habilidades militares básicas, conductores de campo a través muy capaces y, sobre todo, con recursos e iniciativa. Una vez aceptados en la unidad, seguían un duro programa de entrenamiento, desarrollando las cualidades propias y aprendiendo nuevas, principalmente una pericia en señales y demolición. Se descartaba la disciplina formal. No había saludo, a nadie se le llamaba «señor» (los hombres llamaban Popski a su jefe) y no había ordenanzas u otros tipos de asistentes. La ropa y el uniforme era cosa de cada cual (excepto que tenían que utilizar material aliado) y se permitía la barba, aunque durante la guerra en Italia se volvió un privilegio sólo para quienes habían realizado 5 ó más operaciones. Popski tenía poco tiempo para el papeleo —dejando esa tarea a su excepcionalmente eficiente Lugarteniente, Jean Caneri— e igualmente protegió a sus hombres de lo que consideraba como las mezquinas restricciones del formulismo militar. Así, por ejemplo, las infracciones de tráfico se tiraban automáticamente a un papelera.

No obstante, se insistía en la verdadera disciplina militar, y cualquier hombre que se negase a obedecer órdenes, se comportase mal en las operaciones o descuidase sus armas o material, era expulsado del PPA y devuelto a su unidad de origen. El espíritu y la moral de los hombres permanecieron a un nivel consecuentemente alto. Se consideraban un «grupo de hermanos», alabando su libertad frente al conformismo del ejército regular, y aún así, capaces de hacer su propia contribución especial a la victoria.

Soldado de 1.ª Locke, Ejército Privado de Popski, Túnez 1943.

Con pantalones y camisa KD, y un jersey civil, Locke simboliza a los hombres de Popski. Su boina del Royal Armourec Corps lleva el distintivo PPA, y tiene alas de paracaidista en su manga derecha.



Arriba: Popski (derecha) y su artillero, Cabo R. H. Cokes, que sucedió a «Jock» Cameron, se toman un respiro en la expulsión de los alemanes de Italia. El 9 de diciembre de 1944, una patrulla PPA de 5 jeeps, dirigida por Popski, fue al rescate de un grupo de hombres del 20.° de Lanceros, atrapados en una granja. En el enfrentamiento con 2 compañías alemanas apoyadas por tanques, el PPA disparó unos 25.000 cartuchos en 50 minutos, salvando la situación. Sin embargo, Popski resultó herido y más tarde hubo que amputarle su mano izquierda. Después de su hospitalización en Inglaterra, volvió a Italia en abril de 1945. A Peniakoff se le otorgó la DSO por su papel en la acción. Su mano artificial podía usar una diversidad de fijaciones, incluyendo un guante de caucho para ocasiones ceremoniales.
Debajo: Artilleros del PPA disparan con una Browning.





después marchó a Bari para comenzar a buscar a los alemanes.

La 1.ª División Aerotransportada había creado un perímetro defensivo alrededor de Tarento pero, con poca artillería y otras armas de apoyo, necesitaba detalles exactos de las fuerzas alemanas y su distribución en la zona inmediata antes de emprender la acción ofensiva. Popski había logrado una cantidad limitada de información telefoneando a italianos locales que estaban a favor de los británicos, y que sabían algo de las fuerzas alemanas. Se sabía que la 1.ª División de paracaidistas alemana estaba en la zona alrededor de Gravina, Altamura y Gioia del Colle, y aunque se desconocía su fuerza, se rumoreaba que estaba casi completa. Para hacer una valoración exacta, Popski decidió realizar un reconocimiento en profundidad.

En la mañana del 13 de septiembre, el PPA salió de Bari hacia el Oeste, a la meseta de Murge, des-





Desde el 3 de septiembre de 1943 en adelante, los ejércitos aliados cruzaron el estrecho de Mesina y comenzaron su avance hacia el Norte. Seis días después, la 1.ª Div. aerotransportada británica lanzó la Operación Slapstick, un aterrizaje de distracción en Tarento. En la vanguardia de la División había una pequeña formación irregular mandada por Vladimir Peniakoff, «Popski». Se desconocía el poderío de las fuerzas alemanas defensoras, y el ejército privado de Popski comenzó las patrullas de reconocimiento en jeep.



de cuyo otro lado estaba la carretera principal de Spinazzola a Gravina, una vía regularmente frecuentada por patrullas alemanas. Esa noche, los jeeps PPA cruzaron la carretera y, pese a chocar casi con un convoy alemán, alcanzaron el refugio de las montañas al Oeste. Los jeeps se ocultaron en un barranco oscuro y Popski ordenó a su tropa que descansase. Aunque disponía de sólo 12 hombres, confiaba en los resultados, teniendo completa fe en sus hombres para asegurar que el trabajo se realizase.

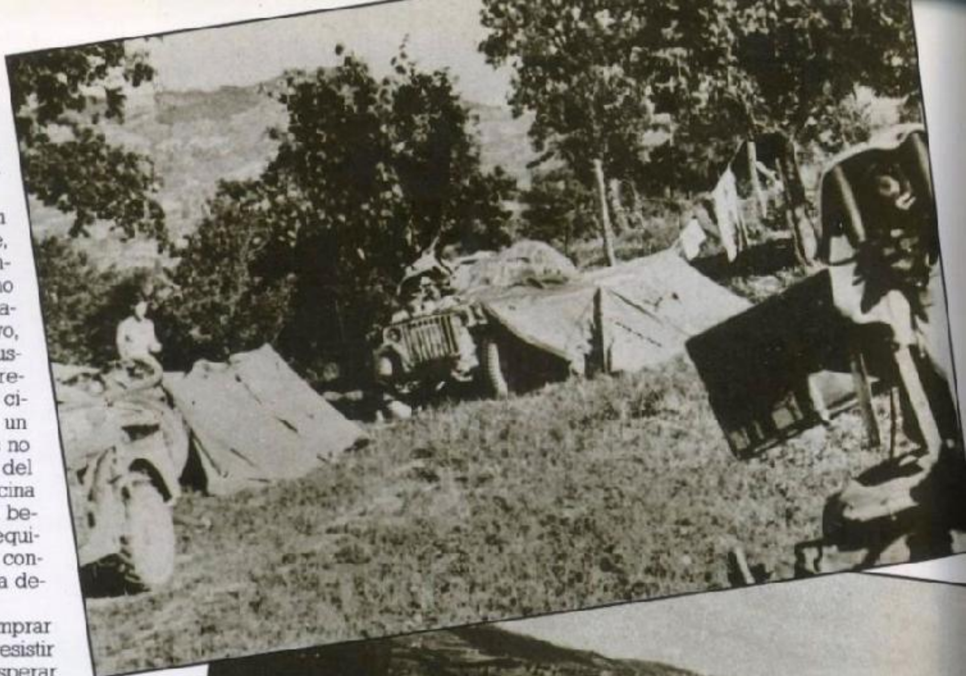
Mientras descansaban y preparaban sus jeeps para la acción, Popski entró en contacto con gente de la zona que, aunque bien dispuestas para con los británicos, tenían poca información que ofrecer sobre el paradero de los alemanes. Después de horas de discusión, Popski comprendió que no iba a ninguna parte, hasta que un hombre le informó que conocía a un Oficial de Estado Mayor en Gravina, un Comandante, Schulz, que era responsable de comprar suministros para la mesa de Oficiales. Después de charlar más, Popski decidió un plan muy audaz para sacar la información necesaria, no de amigos, sino de los alemanes mismos.

Al encontrar un teléfono que funcionaba en una estación ferroviaria desierta. Popski llamó al Comandante Schulz. Popski relató más tarde su extraordinaria conversación:

«Hablando italiano mezclado con unas pocas palabras de alemán, le dije, con mucho misterio, que era el Sargento furriel de un cuartel general italiano en una ciudad que recientemente habían evacuado los alemanes. Tenía yo, dije, ocho cajas de coñac que me gustaría vender si me ofrecía un buen precio. Regateamos un buen rato por la cifra. Cuando finalmente llegamos a un acuerdo, dije que por razones obvias no podía entregar la mercancía a la luz del día. Si él quería esperarme en su oficina esa noche a las 11, llegaría yo con la bebida en un pequeño auto americano requisado. ¿Daría él el aviso al puesto de control en la carretera de Spinazzola para dejarme pasar sin preguntarme?»

Aunque alterado por la idea de comprar mercancía robada, Schulz no pudo resistir la ganga de Popski y así aceptó esperar para recibir el coñac. Popski hablaba un italiano aceptable pero no sus hombres en esta fase inicial de la campaña, así que para reducir al mínimo los riesgos de ser descubiertos, se decidió que sólo Popski y su taciturno artillero, el Cabo «Jock» Cameron, irían a Gravina. Después de la guerra, Popski declaró que siempre había cuidado de reducir los riesgos al mínimo, pero su plan era osado hasta la locura. Desesperado por lograr información fiable, Popski estaba dispuesto a intentar cualquier cosa.

Popski y Cameron quitaron todas sus armas y otros accesorios militares del jeep y después metieron algunas cajas de raciones, cargadas con piedras. Conduciendo por la carretera tortuosa hacia Gravina, los dos hombres llegaron al puesto de control alemán a las 22,50 h. Tensos ante la idea de ser descubiertos, suspiraron con alivio cuando el guardia levantó la barrera y movió la mano despreocupada. El plan resultaba.



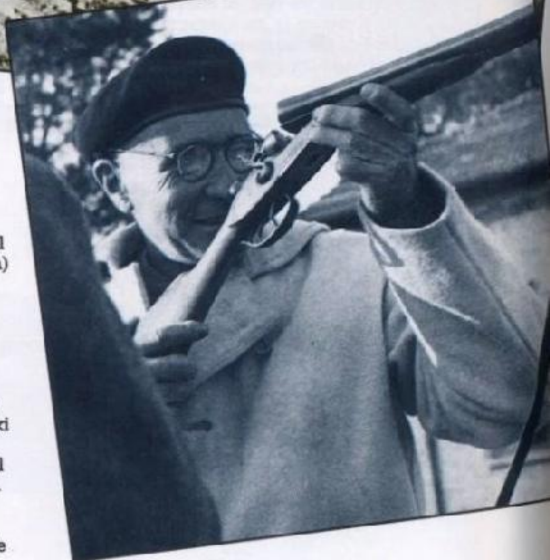


Antes de que Schulz diese la alarma, Cameron descargó su porra de caucho sobre el infortunado alemán

El jeep siguió hasta la plaza del lugar y llegó a la oficina de Schulz a las 23,00 h. en punto. Moviéndose lo más despreocupadamente posible, Popski y Cameron tomaron una caja cada uno y, caminando por un sendero, subieron por los escalones de la oficina. El Comandante Schulz estaba amodorrado sobre su mesa, y cuando Cameron dejó su caja en el suelo con un porrazo, se alzó para ver a dos soldados británicos acercándose a él. Antes que Schulz pudiese tocar la alarma, Cameron descargó su porra de caucho —un regalo del SOE— sobre la infortunada cabeza del alemán. Inconsciente, Schulz cayó hacia atrás en su sillón, dejando a Popski que examinase los papeles de su mesa, mientras que Cameron seguía con su tarea de acarrear las cajas de «coñac» llenas de piedras.

Cuando rebuscó en los papeles, Popski, con gran sorpresa y placer, descubrió un documento con las fuerzas de la 1.ª División de Paracaidistas, dando un índice detallado del número y disposición de las tropas alemanas situadas frente a la 1.ª División Aerotransportada británica. Agarrando rápidamente otras pocas carpetas, Popski y Cameron se dispusieron a marcharse. Como consuelo para el inconsciente Schulz, dejaron una botella de whisky (1/4) antes de volver a su jeep y zambullirse en la noche.

Popski comprendió que la aventura había sido un golpe de suerte, y una vez de vuelta en las montañas, su operador de radio envió rápidamente la información a la fuerza principal en Tarento.



Desde mediados de 1944, Popski y sus hombres actuaron con el 12.° y el 27.° de Lanceros. El ejército privado patrullaría por todo el campo durante el día (encima) y después se resguardaría durante la noche (arriba). Durante el mes de octubre, Popski comenzó a trabajar con grupos locales de guerrilleros que actuaban cerca de Rávena, en la costa Este de Italia. Derecha: Popski comprueba una escopeta de Minghelli. Avanzando hacia el Norte a principios de 1945, Popski y su ejército encabezaron el avance final hasta el Sur de Austria, donde encontraron a las primeras tropas del Ejército Rojo que avanzaban desde el Este. Unos pocos meses después, el 14 de septiembre de 1945, el ejército privado de Popski fue disuelto.

